Уверенной поступью 8-9 стор.

НА ВАРТІ НЕБА УКРАЇНИ!

www.krula.com.ua

# Крила України

4 – 9 липня 2011 року

e-mail: krula_ukr@ukr.net

№ 27 (587)

НОВИНИ/КОМЕНТАРІ/ДОЗВІЛЛЯ/СПОРТ

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРІ:

## Вимоги до контрактників для ПС підвищують

**Днями на базі окремого полку зв'язку Повітряних Сил Збройних Сил України, що на Вінниччині, пройшов інструкторсько-методичний збір з 25-ма інструкторами територіальних центрів комплектування Збройних Сил України. В ньому взяли участь представники Головного управління особового складу Генерального штабу, Повітряних Сил, Військово-Морських Сил та Сухопутних військ ЗС України.**

Читайте на 2 стор.

## "Антонов" наступного року планує завершити модернізацію й випробування Ан-70



Читайте на 3 стор.

## Путёвку в небо выписывает Кировоград

**Издревле самые мужественные и романтичные представители человечества с особым интересом устремляли взор в небесные просторы, мечтая покорять Пятый океан. Научно-технический прогресс, породивший крылатые машины, открыл эру авиации, предоставив человеку возможность летать. Однако воспользоваться этой возможностью в полной мере, избрав для себя профессию лётчика, до сих пор стремятся только самые-самые.**

Читайте на 6 стор.

ЖИТЛО

## До будівництва житла залучать небюджетні кошти

**6 липня Кабінет Міністрів України на своєму засіданні ухвалив постанову "Деякі питання будівництва житла для військовослужбовців та членів їх сімей на земельних ділянках, що належать до земель оборони". Ухваленою постановою затверджено Порядок організації будівництва житла для військовослужбовців та членів їх сімей на земельних ділянках, що належать до земель оборони.**



Фото А. Агєєва.

Прийняття цієї постанови дозволяє Міністерству оборони України ефективно та у короткі строки залучати небюджетні кошти у будівництво житла для військовослужбовців та членів їх сімей, будувати житло для військовослужбовців на землях оборони без зміни їх цільового призначення, а також прозоро визначати частку Міністерства оборони України, що значно зменшить кількість порушень та корупційних дій при визначенні приватного партнера.

Крім того, зазначеною постановою визнано такими, що втратили чинність, постанови Кабінету Міністрів України від 16 липня 2008 року № 653 "Деякі питання будівництва житла військовослужбовцям, особам рядового і начальницького складу, членам їх сімей" та від 17 лютого 2010 року № 142 "Про затвердження Порядку залучення коштів для будівництва житла військовослужбовцям, особам рядового і начальницького складу, членам їх сімей на аукціонах".

**За повідомленням Департаменту преси та зв'язків із засобами масової інформації Міноборони.**

"АРМІЯ – ОСНОВА ДЕРЖАВНОСТІ"

## Небо під надійною охороною



**5 липня на базі Гвардійського "Севастопольсько-Феодосійського" зенітного ракетного з'єднання, де командиром полковник Віталій Павлюченко, представники цивільних мас-медіа ознайомились з елементами бойового чергування в системі протиповітряної оборони. Захід пройшов в рамках акції "Армія – основа державності", яка проходить у Криму до 20-ї річниці Незалежності України. Журналісти відвідали один з кращих зенітних ракетних підрозділів, що постійно залучається до несення бойового чергування з охорони повітряного простору південних рубежів країни.**

Читайте на 3 сторінці.

ПЕРЕДПЛАТА

Крила України

**Видання можна передплатити на будь-який термін у всіх відділеннях зв'язку. У каталозі видань України на 2011 рік передплатний індекс – 22242 на сторінці 40.**

**Оплата здійснюється платіжним дорученням (для колективних передплатників) та поштовим переказом (для індивідуальних передплатників).**

**Вартість передплати на 2011 рік:**

| Для України: | Для країн СНД: |
|---|---|
| 199 грн. 20 коп. – на рік; | 398 грн. 40 коп. – на рік; |
| 99 грн. 60 коп. – на 6 міс.; | 199 грн. 20 коп. – на 6 міс.; |
| 49 грн. 80 коп. – на 3 міс.; | 99 грн. 60 коп. – на 3 міс.; |
| 16 грн. 60 коп. – на 1 міс. | 33 грн. 20 коп. – на 1 міс. |

**Вартість одного примірника – 4 грн. 15 коп.**

ПІДСУМКИ КОНКУРСУ

## У Повітряних Силах – найкраща!



***Нещодавно у Повітряних Силах пройшов другий етап конкурсу військово-професійної майстерності "Універсальний солдат". Переможці першого етапу з'їхались зі всієї України до Василькова, аби визначити, хто з них кращий у Повітряних Силах. Загалом у конкурсі взяли участь 24 контрактники. Переможницею у жіночій номінації стала вінничанка, телеграфіст зі 101-го Окремого полку зв'язку старший солдат Олена Невідімкіна. Саме вона представлятиме Повітряні Сили на фінальному етапі конкурсу, який відбудеться у вересні.***

*Продовження на 5 стор.*

СПІВРОБІТНИЦТВО

## Міністр оборони України Михайло Єжель: "Питання використання полігона "НИТКА" російською стороною зараз вирішується"

***6 липня у російському місті Сочі, в рамках 60-го засідання Ради міністрів оборони держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав, Міністр оборони України Михайло Єжель зустрівся з російським колегою Анатолієм Сердюковим. У цілому Михайло Єжель назвав цю зустріч конструктивною. Зокрема, в ході зустрічі керівники оборонних відомств України і Росії обговорили можливість подальшого використання російською стороною полігона злітно-посадкових систем "НИТКА", що знаходиться в Криму, для підготовки льотчиків палубної авіації.***



– Сьогодні на двосторонній зустрічі ми розглядали це питання, а кілька днів тому було підписано звернення на ім'я Міністра оборони України з проханням про використання "НИТКИ", щоби ми могли готувати палубну авіацію, – повідомив Міністр оборони Росії Анатолій Сердюков на прес-конференції за підсумками 60-го засідання Ради міністрів оборони країн СНД.

У свою чергу, Міністр оборони України Михайло Єжель зазначив, що питання використання полігона "НИТКА" російською стороною зараз вирішується.

– Нами включене "зелене світло" для використання російськими пілотами палубної авіації злітно-посадкової смуги на полігоні "НИТКА" у повному обсязі. Ми також домовилися щодо відшкодування української стороні витрат, пов'язаних з тренуванням російських льотчиків на цьому полігоні, – повідомив Міністр оборони України в інтерв'ю українським журналістам.

Глава вітчизняного оборонного відомства висловив сподівання, що сторони знайдуть взаємовигідну формулу щодо подальшого використання полігону "НИТКА" російськими пілотами. Але у будь-якому разі полігон злітно-посадкових систем "НИТКА" залишиться у власності України.

– Україна буде отримувати орендну плату і не утримуватиме той персонал, який сьогодні обслуговує полігон "НИТКА", – відзначив Михайло Єжель.

Також упродовж засідання Ради міністрів оборони держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав Михайло Єжель звернувся до свого російського колеги з проханням передати для філії Національного військово-історичного музею України – Військово-морського музейного комплексу "Балаклава" у Севастополі списаний підводний човен, що стоїть у Південній бухті. На переконання Міністра, це дозволить музею мати більш завершений вигляд.

Під час інтерв'ю представникам ЗМІ Михайло Єжель повідомив, що в ході двосторонніх зустрічей обговорювалось багато питань і приймалися конкретні рішення. Зокрема, було розглянуто питання, що стосуються літака Ан-70 та підготовки кадрів. Україні запропоновано і вже визначено кількість офіцерів, слухачів, які навчатимуться в академіях Збройних сил Російської Федерації.

Пр це повідомляє Департамент преси та зв'язків із засобами масової інформації Міноборони.

ІНСПЕКЦІЇ



## Гарнізон перевірила ГІМО

***Цього тижня у Миколаївському гарнізоні працювала Головна інспекція Міністерства оборони України під керівництвом головного інспектора Валерія Фролова.***

Інспекційному огляду підлягали окрема аеромобільна бригада, полк армійської авіації, бригада тактичної авіації, ремонтно-відновлювальний полк та обласний військовий комісаріат.

В рамках інспекції заслухано командирів частин стосовно стан справ, проведено стройові огляди, заліки з вогневої, тактичної, мобілізаційної, гуманітарної, та фізичної підготовок. Також, за наказом головного інспектора, проведено низку заходів з метою визначення рівня бойової готовності та здатності частин виконувати завдання за призначенням. Детальніше про інспекцію в бригаді тактичної авіації Повітряних Сил ЗС України читайте в наступному номері газети.

СЕМІНАР

## Безпека України – частина глобальної безпеки

***5 липня у Вінниці, у 60-му Будинку офіцерів Повітряних Сил Збройних Сил України, відбувся семінар за темою "Безпека України як частина глобальної безпеки".***



Метою заходу було інформування військовослужбовців Повітряних Сил Збройних Сил України з питань європейського та євроатлантичного співробітництва України та поширення об'єктивних знань щодо організації забезпечення безпекових питань у державі.

Під час семінару, зокрема, були розглянуті питання взаємовигідного співробітництва України з Північноатлантичним альянсом, державної оборонної політики в контексті нових викликів, а також механізми забезпечення безпеки України в сучасних умовах.

Загалом участь у семінарі взяли 130 представників військових частин Повітряних Сил Збройних Сил України.

По завершенню семінару було виділено час для дискусій, коли військовослужбовці мали можливість обговорити питання, що викликали у них найбільшу зацікавленість.

***Прес-центр КПС ЗС України.***



"КАДРИ ВИРІШУЮТЬ УСЕ"

## Вимоги до контрактників для ПС підвищують

***Днями на базі окремого полку зв'язку Повітряних Сил Збройних Сил України, що на Вінниччині, пройшов інструкторсько-методичний збір з 25-ма інструкторами територіальних центрів комплектування Збройних Сил України. В ньому взяли участь представники Головного управління особового складу Генерального штабу, Повітряних Сил, Військово-Морських Сил та Сухопутних військ ЗС України.***



Проведення даного заходу обумовлене особливістю відбору кандидатів на військову службу за контрактом до військових частин Повітряних Сил ЗС України. Адже щодоби тільки до несення бойового чергування у Повітряних Силах залучаються понад дві тисячі військовослужбовців та працівників ЗС України, понад 400 одиниць озброєння та військової техніки. Значна кількість особового складу, котрий несе бойове чергування, це військовослужбовці за контрактом.

– Військовослужбовці, що проходять службу за контрактом, наприклад, у підрозділах зенітних ракетних та радіотехнічних військ, – зазначає начальник відділу відбору та залучення на військову службу, службу в резерві управління особового складу штабу Командування ПС ЗС України підполковник Володимир Мельник, – несуть чергування в умовах значних фізичних, емоційних та психологічних навантажень. Це, у свою чергу, вимагає від них відповідного стану здоров'я та фізичної витривалості. Крім цього, кандидати для проходження військової служби за контрактом повинні опанувати високотехнологічну зброю та обладнання і в подальшому забезпечити їх безаварійну експлуатацію.

Протягом заходу, офіцери зенітних ракетних військ, авіації, радіотехнічних військ, логістики, медичної служби, військ зв'язку та інформаційних систем і відділу оперативного забезпечення штабу Командування Повітряних Сил Збройних Сил України до уваги інструкторів запропонували низку доповідей. Зокрема, щодо організації професійно-психологічного, медичного відбору, підготовки контрактників. Також учасникам розповіли про особливості проведення рекламно-інформаційної кампанії.

***Руслан Лінник. "Крила України". Фото Олександра Олехновича.***

ОБГОВОРЕННЯ

## Концепція Держпрограми управління безпекою польотів виноситься на громадське обговорення

***Державна авіаційна адміністрація розробила та виносить на громадське обговорення проект розпорядження Кабінету Міністрів України "Про схвалення Концепції Державної програми управління безпекою польотів". Проект розроблено відповідно до вимог стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) щодо впровадження національних програм безпеки польотів та прийнятних для держави систем управління безпекою польотів суб'єктами авіаційної діяльності. Про це повідомляє прес-служба Міністерства інфраструктури.***

Головним завданням Державної програми є суттєве підвищення рівня безпеки польотів до 2021 року. Досягти цієї мети, на думку розробників, можливо завдяки упровадженню всіма суб'єктами авіаційної діяльності системи управління безпекою польотів та поетапної модернізації інфраструктури галузі цивільної авіації. У тому числі, йдеться про застосування сучасних інформаційних технологій об'єктивного контролю якості виконання польотів, удосконалення системи підготовки та підвищення кваліфікації авіаційного персоналу тощо.

Впровадження системи управління безпекою польотів повинно забезпечити сталe скорочення кількості авіаційних подій та людських жертв.

Передбачено, що Державіаслужба здійснює управління безпекою польотів у цивільній авіації України шляхом нормативного регулювання діяльності всіх суб'єктів цивільної авіації, проведення реєстрації та сертифікації об'єктів і суб'єктів, ліцензування їх діяльності, здійснення контролю та нагляду за забезпеченням безпеки польотів повітряних суден та забезпечення незалежного розслідування усіх авіаційних подій та інцидентів до створення в Україні незалежного органу з розслідування авіаційних подій.

Безпосереднє забезпечення безпеки польотів повітряних суден повинно покладатися на суб'єктів авіаційної діяльності. Відповідно до проекту, Державіаслужба узгоджує та затверджує прийнятний рівень безпеки польотів – він є базовим показником, згідно з яким Державіаслужба буде оцінювати рівень забезпечення безпеки польотів кожним суб'єктом авіаційної діяльності.

Керівники суб'єктів авіаційної діяльності повинні здійснювати безпосереднє управління безпекою польотів повітряних суден і персонально відповідати за забезпечення безпеки польотів згідно з законодавством України.

Відповідно до стандартів та рекомендованої практикою ІКАО й вимогами Європейського Союзу передбачається створення органу незалежного розслідування авіаційних подій та інцидентів.

На думку фахівців, найоптимальнішим варіантом є поетапне впровадження такої Програми. Зокрема, на першому етапі передбачається виконання заходів перехідного характеру (2011-2014 рр.), на другому – розробка Державної програми з безпеки польотів (2014-2018 рр.), на третьому – безпосереднє виконання заходів реалізації Державної програми безпеки польотів (2018-2020 рр.)

Концепція Державної програми управління безпекою польотів на період до 2020 року передбачає розробку відповідної Державної програми управління безпекою польотів на період до 2020 року. Цей документ напрацьовуватиметься Державіаслужбою разом з іншими центральними органами виконавчої влади упродовж шести місяців.

*Пропозиції та зауваження до проекту розпорядження зацікавлені юридичні та фізичні особи можуть надсилати протягом 30 календарних днів на адреси:*

*Державна авіаційна адміністрація – 01135, м. Київ, пр. Перемоги, 14, ф. (044) 461-55-13; e-mail: stepanov@avia.gov.ua;*

*Державний комітет України з питань регуляторної політики та підприємництва – 01011, м. Київ, вул. Арсенальна, 9/11, e-mail: mail@dkrp.gov.ua.*

ІНІЦІАТИВА ПРЕЗИДЕНТА

## Техогляд скасовано, але не для всіх

***5 липня Верховна Рада в другому читанні прийняла Закон, внесений до Парламенту Президентом України Віктором Януковичем, "Про скасування обов'язкового технічного огляду автотранспорту". За нього проголосувало 262 народних обранці. Відтак техогляду для приватних автомобілів в Україні більше не існує. Держава контролюватиме лише технічний стан автівок юридичних осіб, вантажівок і автобусів через суб'єктів господарювання. Державтоінспекцію МВС України від проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів народні депутати усунули.***



Окрім того, прийнятим законом скасовано вимогу обов'язкової наявності у водія дорожнього (маршрутного) листа та нотаріально завіреної довіреності на управління транспортним засобом, а також істотно спрощено порядок проходження обов'язкового технічного контролю для інших транспортних засобів.

Закон набере чинності вже через 30 днів.

***Сергій Клименко. "Крила України".***

ПРОЕКТИ

## "Антонов" наступного року планує завершити модернізацію й випробування Ан-70

***Про це повідомив заступник генерального конструктора ДП "Антонов" Олег Богданов.***

***– По літаку Ан-70 ведеться інтенсивна робота з модернізації устаткування, і готуємося до завершення льотних випробувань з модернізованим устаткуванням. Роботи ведуться з російськими підприємствами, – сказав Олег Богданов.***



Він зазначив, що зараз також дуже інтенсивно ведуться випробування на міцність і, можливо, ці роботи будуть ще прискорені.

– Наш план такий – усі роботи повинні бути завершені наступного року. Ми одержимо модернізований Ан-70, готовий до серійного виробництва, – додав він.

Олег Богданов повідомив, що вже будуються 2 літаки Ан-70 з п'яти замовлених Міністерством оборони України. До кінця 2012 року перша серійна машина для Міноборони України може бути передана замовнику.

Він також додав, що "Росія фінансує проект на 100%, як і було домовлено. Стосовно української сторони, "антоновці" сподіваються, що фінансування буде також забезпечене. Про це повідомляє www.wing.com.ua.

"АРМІЯ – ОСНОВА ДЕРЖАВНОСТІ"

## Небо під надійною охороною

***5 липня на базі Гвардійського "Севастопольсько-Феодосійського" зенітного ракетного з'єднання, де командир полковник Віталій Павлюченко, представники цивільних мас-медіа ознайомились з елементами бойового чергування в системі протиповітряної оборони. Захід пройшов в рамках акції "Армія – основа державності", яка проходить у Криму до 20-ї річниці Незалежності України. Журналісти відвідали один з кращих зенітних ракетних підрозділів, що постійно залучається до несення бойового чергування з охорони повітряного простору південних рубежів країни.***

Гостям показали ритуал заступання на бойове чергування. А для того, аби продемонструвати спроможність колективу діяти в екстремальних умовах, розрахунки дивізіону привели у вищі ступені бойової готовності та перевірили здатність виконати поставлене завдання. Журналісти не лише побачили техніку та озброєння Повітряних Сил, а й переконалися в тому, що українське небо знаходиться у надійних руках.

Як зазначив заступник командира з'єднання з виховної роботи підполковник Олександр Логінов, чергування в системі протиповітряної оборони країни – це бойове завдання, до виконання якого допускаються лише кращі та найбільш підготовлені військовослужбовці. У підрозділі несуть службу офіцери, контрактники, а також строковики з Київщини, Тернопільщини, Полтавщини та Криму. Майже 150 юнаків, які призвалися навесні, наразі проходять одиночну підготовку в навчальних підрозділах дивізіонів. Там вони опановують військову техніку, на якій невдовзі працюватимуть в умовах бойового чергування.







Варто додати, що Гвардійська "Севастопольсько-Феодосійська" зенітна ракетна частина входить до трійки найстаріших військових частин ЗС України і вже наступного року відзначатиме своє 90-річчя.

***Руслан Семенюк. РМЦ МОУ, АР Крим. Фото автора.***

***3 липня особовий склад зенітних ракетних військ Повітряних Сил Збройних Сил України вперше відзначив своє професійне свято.***

***Зенітні ракетні війська Повітряних Сил Збройних Сил України є основною вогневою силою в системі протиповітряної оборони і призначені для захисту адміністративних, промислово-економічних центрів країни, угруповань Збройних Сил України, важливих державних, військових і інших об'єктів від ударів авіації та безпілотних засобів противника з повітря.***

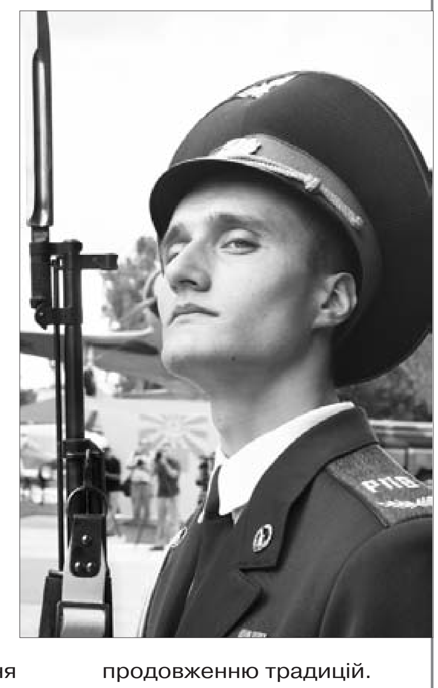
***Зенітні ракетні війська в системі ППО України у мирний час виконують бойове завдання з охорони державного кордону країни в повітряному просторі – несуть цілодобове бойове чергування. Частини та підрозділи зенітних ракетних військ Повітряних Сил ЗС України прикривають державний кордон протяжністю близько 7000 кілометрів, здійснюють контроль за польотами авіації всіх відомств у повітряному просторі держави та при перетинанні державного кордону з дев'ятьма суміжними державами.***

***На озброєнні мають різні типи зенітних ракетних комплексів як дальньої дії ЗРК типу С-200, середньої дії ЗРК типу С-300, так і близької дії ЗРК "Бук" з високими можливостями ураження сучасних засобів повітряного нападу у широкому діапазоні висот та швидкостей їх польоту, в різних умовах метеообстановки та часу доби.***

## Свято як свідчення визнання українським народом внеску у справу захисту повітряного простору

***У Командуванні Повітряних Сил ЗС України з нагоди професійного свята – Дня зенітних ракетних військ – пройшли урочисті заходи, на які завітали представники оборонно-промислового комплексу, обласної та міської гілок виконавчої і законодавчої влади, громадських організацій, мешканці та гості міста.***





Вже стало доброю традицією на всі військові свята у Командуванні Повітряних Сил влаштовувати День відкритих дверей, щоб ближче познайомити цивільне населення із армійським життям, військовою технікою. Як і завжди, бажаючих завітати в гості до військових було чимало – від молоді до людей похилого віку. Вони разом із винуватцями свята поклали вінки та квіти до пам'ятника літака Як-11 та до комплексу "Вшанування пам'яті захисників Вітчизни". Після цього учасники заходу переглянули театралізований показовий виступ клубу історичної реконструкції "Аркона", оглянули експозиції Військово-історичного музею Повітряних Сил під відкритим небом.

– Я пригадую той час, – розповідає генерал-лейтенант у відставці Володимир Дьяков, – коли третього липня 1996 року на території нашої держави проведено перше за часів незалежності тактичне навчання з бойовою стрільбою. Саме цей день увійшов в історію України як День зенітних ракетних військ.

Згодом дійство перейшло до клубу, де присутніх зі святом привітали тимчасово виконуючий обов'язки командувача Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-лейтенант Василь Нікіфоров, перший командувач Військ Протиповітряної оборони України генерал-полковник у відставці Михайло Лопатін.

– Запровадження Дня ЗРВ ПС ЗС України, – наголосив генерал-лейтенант Василь Нікіфоров, – є свідченням визнання українським народом вашого важливого внеску у забезпечення захисту повітряного простору. Він стимулюватиме військовослужбовців на добросовісне виконання службових обов'язків, сприятиме продовженню традицій.

Під оплески присутніх кращим військовослужбовцям, котрі проходять службу у зенітних ракетних військах Повітряних Сил ЗС України, ветеранам військ ППО були вручені відзнаки та подарунки.

***Руслан Лінник.***
***"Крила України".***
***Фото Андрія Агєєва.***

# Безпека львів'ян – в руках професіоналів

***Напередодні Дня зенітних ракетних військ Повітряних Сил військовослужбовці Львівського зенітного ракетного полку імені Івана Виговського приймали гостей – журналістів місцевих засобів масової інформації. Представників мас-медіа цікавило буквально все – починаючи з питання про зброю, якою володіють ракетники, і закінчуючи тим, як живуть і відпочивають вартові неба.***



Легкими умови служби тут не назвеш. У віддаленні від населених пунктів разом із несенням бойового чергування треба здійснювати охорону позицій, обслуговувати техніку і озброєння, підтримувати у належному стані комунікації та споруди, що розташовані у лісі. Заступник командира полку з виховної роботи підполковник Сергій Чорний зазначає, що побутові труднощі зенітники навчились долати.

– Наш полк розташований у трьох районах Львівської області. Дивізіони дислокуються на відстані від населених пунктів. Є певні проблеми з транспортом. Іноді складно відвезти школярів до школи, не кажучи вже про виїзд з розташування дивізіону за якимись власними потребами. Та до таких умов наші офіцери, прапорщики і контрактники швидко звикають. Вони навіть зізнаються, що до цієї проблеми з часом ставляться значно спокійніше. Тож переважна більшість наших фахівців служать сім'ями. У декого вже й діти вступили на військову службу за контрактом. Це свідчить, що атмосфера в колективах дружня і робоча, – зазначає він.

Цілодобово вартові неба несуть бойове чергування в системі протиповітряної оборони країни. Їхнє завдання – знищення повітряних суден-порушників державного кордону, які можуть становити загрозу безпеці українців. В екстремальній ситуації зенітники мають діяти блискавично швидко і надзвичайно злагоджено, тож щодня бойові обслуги тренуються на техніці та вдосконалюють свої навички. До пускових установок лісовою просікою веде гладенька та чиста доріжка. У такому доброму стані вона знаходиться тому, що повсякчас до позицій нею бігом пересуваються бойові розрахунки.





– Не менше ніж раз на тиждень кожна бойова обслуга виконує вправи на техніці, розповідає заступник командира взводу – командир пускової установки старший сержант Мирослав Макух. – З транспортного положення в бойове ми маємо переводити пускову установку зенітного ракетного комплексу С-200 за вісім, дев'ять або одинадцять хвилин. На автоматичне заряджання нам дається дві, три або п'ять хвилин. Ракета важить сім тонн, тож перший раз і мені було страшнувато виконувати норматив. Але дуже швидко невпевненість подолав, тепер навчаю цій роботі молодих солдатів. За два тижні посилених тренувань можна підготувати бойову обслугу з новобранців, яка буде здатна виконати нормативи.

На озброєнні вартових неба – зенітні ракетні комплекси середнього та великого радіусу дії С-300 та С-200. Вони надійні і надзвичайно потужні. "На озброєнні нашого дивізіону – зенітні ракетні комплекси С-200, – каже командир стартового взводу старший лейтенант Сергій Ходаницький. – Вони здатні знищувати швидкісні цілі, такі як літаки-розвідники, на відстані до 250 кілометрів і на висоті до 40 кілометрів".

Щоранку на ритуальному майданчику шикуються військовослужбовці, які впродовж 24 годин нестимуть бойове чергування. Протягом доби вони зосереджені лише на одному – виконанні своїх обов'язків з охорони та оборони українських повітряних кордонів. Серед вартових неба – чимало жінок. Одна з них – старший оператор старший солдат Юлія Забабуріна. Вона відповідає за розподіл виявлених цілей між дивізіонами. Каже, що головне у цій справі – бажання оволодіти військовим фахом. "Наказую на бойове чергування з протиповітряної оборони заступити", – протягом доби після оголошення цього наказу на плечах старшого солдата Юлії Забабуріної та її колег – персональна відповідальність за непорушність повітряних рубежів держави, за захист мирної праці українців.

"У свята, вихідні і будні наші військовослужбовці заступають на бойове чергування, – розповідає тимчасово виконуючий обов'язки командира дивізіону майор Андрій Сєров. – Бували випадки, коли літаки підлітали до наших кордонів. Тоді ми приводили комплекси у готовність до застосування. Можливо, ці повітряні судна збивались з курсу, однак цілком можливо, що й перевіряли нашу реакцію на свої дії". Андрій Сєров починав військову службу солдатом строкової служби, був прапорщиком, потім курсантом і нарешті став офіцером. Каже, що фізично найважче було на початку проходження строкової служби. А найважче психологічно – саме зараз, бо на ньому та його товаришах лежить надзвичайна відповідальність.

Впевненість у своїх силах і можливостях здобувається під час постійних тренувань та навчань. "За свою більш ніж шістдесятилітню історію наш полк двадцять шість разів брав участь у навчаннях з бойовою стрільбою, – підкреслює заступник командира полку з виховної роботи підполковник Сергій Чорний, – і завжди бойові обслуги поверталися з навчань з добрими або відмінними оцінками. Тож львів'яни мають знати – їхня безпека довірена професіоналам".

***Владислав Назаркевич.***
***"Крила України".***
***Фото автора.***

**ВІДЗНАКИ**

## "За бойові стрільби"

***З метою популяризації та підняття престижу проходження військової служби у військових частинах зенітних ракетних військ Повітряних Сил Збройних Сил України, відзначення військовослужбовців, які виконали бойові стрільби з озброєння зенітних ракетних військ Повітряних Сил на території України та поза її межами і при цьому показали відмінні результати під час проведення бойової стрільби та високі морально-психологічні якості, за сумлінне та бездоганне виконання військового обов'язку затверджено пам'ятний знак Повітряних Сил – нагрудний знак "За бойові стрільби".***







*Нагрудний знак має два варіанти — для офіцерів та для сержантів і рядових. В обох варіантах присутнє зображення щита, що символізує оборону повітряного простору України. Щит має блакитний колір, який уособлює мирне небо. Спільними елементами є також емблема Повітряних Сил ЗС України та стрічка з написом "За бойові стрільби". Приналежність до зенітних ракетних військ на "офіцерському" знакові відображають схрещені ракети зенітних ракетних комплексів С-300П, С-200В та Бук -М1, на "солдатському" – емблема військовослужбовців зенітних ракетних військ на комір чи погони.*

*Згідно з положенням, нагрудний знак "За бойові стрільби" можуть отримати також військовики інших видів Збройних Сил, військових навчальних закладів або іноземних держав.*

***Підготував Руслан Лінник.***
***"Крила України".***

**ПІДСУМКИ КОНКУРСУ**

# У Повітряних Силах – найкраща!

***Родом Олена з села Удич Теплицького району, що на Вінниччині. Після закінчення місцевої школи вчитися далі поїхала до Вінницького коледжу економіки і права. Згодом закінчила Міжрегіональну академію управління персоналом за спеціальністю юрист. Та дівчина відчувала, що кар'єра правозахисника не для неї. Вона хотіла стати професійним захисником Вітчизни. До того ж батько та старший брат Олени – військові, тож військово-патріотичного виховування в сім'ї не бракувало.***



***Закінчення. Початок на 2 стор.***

*2 листопада 2004 року Вінницький військкомат призвав на контрактну службу громадянку Нєвідімкіну Олену Василівну. Служити майбутнього універсального солдата Повітряних Сил відправили до 101-го полку зв'язку. Після виконання плану введення в стрій, Олену відправили у Васильків до Навчального центру Повітряних Сил здобувати фах телеграфіста. По закінченню курсу підготовки молода телеграфістка повернулась уже до рідного полку, де за кілька місяців приступила до виконання посадових обов'язків.*

*Вже шість років дівчина постійно несе бойове чергування у штабі Командування Повітряних Сил на вузлі зв'язку "Долина". В її обов'язки входить прийом важливої інформації, що надходить з усієї України до Командування, та передача телеграм від вищого штабу до частин і підрозділів ПС.*

*За словами командира полку підполковника Олександра Горбатюка, Олена Нєвідімкіна чудово справляється зі своїми обов'язками. Вона є беззаперечним прикладом для військовослужбовців-зв'язківців. Відмінно володіє приладами зв'язку, сумлінно ставиться до виконання службових обов'язків, має організаторські здібності, наполеглива та цілеспрямована. Саме такою й повинна бути переможниця конкурсу "Універсальний солдат".*

*Вимоги до конкурсантів були жорсткими. Дівчата виконували ті ж завдання, що й хлопці, але залік в категоріях для них проводився окремо. За перебігом змагань спостерігали представники Командування Повітряних Сил ЗС України, командування Васильківського навчального центру, на базі якого організували конкурс, а також центральні та регіональні засоби масової інформації.*

*Відповідно до сценарію, всі змагання були організовані у вигляді естафет. Військовослужбовці змагались у майстерності прокладання проводової лінії зв'язку, пересуваючись по умовному полі бою, наданні першої медичної допомоги при пораненнях та евакуації поранених з поля бою. Виконувались нормативи із захисту від зброї масового ураження із застосуванням імітаційних засобів. Також змагались у налагодженні зв'язку на апаратурі зв'язку, виконували нормативи з кидання гранат, зі стрільби з автомата Калашнікова, неповного розбирання та збирання після неповного розбирання зброї, а також з орієнтування на місцевості.*

*За підсумками всіх конкурсних дисциплін, переможцем другого етапу "Універсальний солдат" та звання Універсального солдата Повітряних Сил отримала старший солдат Олена Нєвідімкіна, телеграфіст 101-го орденоносного полку зв'язку ПС. Крім диплома, переможницю нагородили медаллю "За доблесну службу"!*

*Зараз старший солдат Нєвідімкіна приступила до виконання службових обов'язків, забезпечує якісним безперебійним зв'язком Командування ПС та продовжує готуватись до третього, заключного етапу конкурсу. Адже у планах Олени – стати Універсальним солдатом Збройних Сил України. На перемогу дівчина настроєна рішуче.*

***Олександр Олехнович.***
***"Крила України".***
***Фото автора.***

**ГОТУЄМОСЬ ДО ПАРАДУ**

# Озерне–Бориспіль–Гостомель–Хрещатик

***Ще наші далекі пращури перемоги над іноземними загарбниками відзначали з особливою урочистістю. Під час всенародного свята зазвичай проводився ритуал увінчання переможців – військовий парад. Ритуал військового параду захоплюючий, емоційний і разом із тим – суворий і чіткий. Кожен парад суворо регламентований, але й, по-своєму, неповторний.***



Проведення військових парадів визначено Статутом гарнізонної та вартової служб. Але склад військ, які беруть участь у параді, місце і час, форма одягу, порядок шикування частин та послідовність їх проходження урочистим маршем визначаються в кожному окремому випадку, індивідуально.

Організованість та дисциплінованість при виконанні стройових прийомів відшліфовується під час підготовки до параду. Це – період напруженої праці, наполегливих тренувань і репетицій, в ході яких проводиться злагодження шеренг і батальйонів.

Вже четвертий рік поспіль військовослужбовці бригади тактичної авіації, що дислокується в смт. Озерному на Житомирщині, беруть участь у військовому параді на центральній вулиці столиці.

– Щороку до параду залучається парадний батальйон від авіації Повітряних Сил Збройних Сил України в кількості 150 осіб, – говорить командир бригади полковник Валентин Листопад. – А він складається з авіаторів двох частин: 75 військовослужбовців від Озерненської бригади і 75 – від Бориспільської.

Сьогодні озерненські авіатори, як і їх колеги в інших гарнізонах Збройних Сил України, готуються до ювілейного параду військ з нагоди 20-ої річниці Незалежності України. Для багатьох із них це буде вже четвертий іспит. Тому такі військовослужбовці, як майори Олексій Замига, Олександр Лебедєв, Дмитро Яблонський, капітани Євген Іваницький, Денис Сасін, прапорщик Ігор Осаулко свої навички та досвід із задоволенням передають іншим товаришам. Адже парадний батальйон повинен бути єдиним монолітним військовим організмом, де під час проходження урочистим маршем не повинно бути ні кращих, ні, тим паче, гірших.

В частині для парадного розрахунку розроблена спеціальна Методика підготовки та стройового злагодження, згідно з якою військовослужбовці з 24 січня цього року розпочали підготовку до параду. Зараз вони вже відпрацьовують стройові прийоми у складі розрахунку. З 11 липня парадний розрахунок бригади тактичної авіації у складі 75 військовослужбовців відбуває для подальшого тренування до Борисполя. Заняття проходитимуть щодня. Також плануються три репетиції на аеродромі "Гостомель" і дві – безпосередньо на Хрещатику.

У частині дуже серйозно підходять до підготовки учасників параду. Розроблені картки контролю, де відмічаються недоліки як окремих військовослужбовців, так і цілих шеренг. Також щоденно відповідно до рейтингу визначаються кращі шеренги. Усе це контролює начальник штабу парадного розрахунку майор Олексій Замига. Він, як турботливий батько, окремо займається з кожним військовослужбовцем – незалежно від його звання, віку та досвіду. І треба сказати, що завдяки його зусиллям уже склався непоганий колектив однодумців, де досвідчені в стройовому плані військовослужбовці допомагають своїм молодшим товаришам. І результати є. Так, старшого лейтенанта Олександра Якубовича, незважаючи на те, що він вперше готується до військового параду, постійно відзначають як кращого.

На жаль, коли пересічні українці бачать урочистий військовий парад на Хрещатику, то далеко не всі розуміють, скільки в це вкладено праці та пролито поту. Та й взагалі далеко не всі розуміють, навіщо паради. А даремно, паради військ необхідні! Адже вони показують і українському народові, і всьому світу, що Збройні Сили України надійно захищають нашу Державу та постійно підтримують високу бойову готовність.

***Підполковник запасу Андрій Жданов.***
***смт. Озерне.***



# Путёвку в небо выписывает Кировоград

***Издревле самые мужественные и романтичные представители человечества с особым интересом устремляли взор в небесные просторы, мечтая покорять Пятый океан. Научно-технический прогресс, породивший крылатые машины, открыл эру авиации, предоставив человеку возможность летать. Однако воспользоваться этой возможностью в полной мере, избрав для себя профессию лётчика, до сих пор стремятся только самые-самые. Украина богата такими решительными и отчаянными юношами и девушками: ежегодно в Кировоград, где расположено единственное в стране высшее учебное заведение, осуществляющее подготовку пилотов гражданской авиации, изо всех регионов страны съезжаются те, кто выбрал своей судьбой служение авиации. Ректор Государственной лётной академии Украины профессор Сергей Неделько ответил на наши вопросы об украинской кузнице авиационных кадров, которую возглавляет.***

***– Сергей Николаевич, сложно ли стать курсантом лётной академии?***

– Начнём с того, что наше учёбное заведение осуществляет подготовку не только пилотов, но и ещё целого спектра специалистов для гражданской авиации. Это и диспетчеры обслуживания воздушного движения, и технический персонал, и спасатели, и менеджеры, и так далее. И поступление на каждую отдельную специальность имеет свои особенности. Конечно, титульной нашей специальностью были и уже 60 лет (именно в этом году учебное заведение отмечает своё шестидесятилетие со дня основания) являются лётные кадры. Я скажу так – любому человеку достаточно сложно принять решение о том, чтобы выбрать для себя эту работу, связанную с высочайшей ответственностью и требующую максимальной самоотдачи. И, как правило, любовь к небу и стремление летать проявляется ещё в школьные годы. Именно такая установка, на каком бы этапе взросления она не проявилась, обеспечивает и поступление в академию, и дальнейшую профессиональную успешность. Вступительная кампания в нашей академии является сложной не столько для абитуриентов, сколько для самого вуза, так как имеет свою специфику. Лётный труд (как и диспетчерский) требует от специалиста с одной стороны – отличной физической формы, с другой – высокого интеллекта и знания сложных предметов. Как Вы понимаете, совместить в одном человеке эти два фактора достаточно сложно. По крайней мере в нашем обществе ситуация складывается такая, что физически развитые, спортивные ребята редко блещут выдающейся успеваемостью и наоборот – те, кто отлично учится в школе, далеко не всегда способен пройти тщательно медицинскую комиссию. А это – обязательное условие для поступления на лётную специальность. Абитуриенты, избравшие для себя лётную работу, должны предоставить сертификаты независимого тестирования и аттестаты зрелости с высокими показателями и пройти специализированный отбор – медицинскую комиссию, профессионально-психологическое и физическое тестирование. К сожалению, современная молодёжь в большинстве своём отменным здоровьем не отличается, а поэтому конкурс на зачисление среди тех, кто прошёл отбор, не высок. Значит, если мечта летать у человека с детства – надо совмещать занятия спортом с напряжённой учёбой, и шансы на учёбу в нашей академии будут реальными и высокими.

***– А насколько высоки шансы современных курсантов на реальные полёты?***

– Действительно, в наследство от Советского Союза, Украина получила наше уникальное лётное учебное заведение, располагавшее совершенной авиационной инфраструктурой и значительным парком воздушных судов. Слава о высокопрофессиональных выпускниках кировоградского лётного шла по всему миру. В этих стенах обучались представители более чем 80 стран всех континентов земного шара. Экономические сложности первых лет независимости, некоторые другие негативные факторы в одно время поставили под вопрос само существование национальной лётной школы. В тот момент, когда я занял пост ректора этого учебного заведения (около двух лет назад), здесь не было ни одного действующего самолёта, материально-техническая база находилась в критическом состоянии. Но удалось сделать очень много для того, чтобы вернуть Украине возможность иметь своих пилотов. Мы встали на крыло – подняли в небо ряд самолётов, нашли варианты сотрудничества с заинтересованными организациями и инстанциями. Одним из самых решительных шагов в данном направлении стало решение, одобренное конференцией трудового коллектива академии, об объединении усилий с Национальным авиационным университетом путём нашего вхождения в его структуру. Осталось завершить некоторые формальности данного слияния, и у нашей лётной подготовки откроются новые перспективы. Хотя, повторюсь – на сегодня наши курсанты-пилоты реально летают на самолётах академии, и нам удалось даже ликвидировать задолженность по налёту, сформировавшуюся в предыдущие годы.

***– А с Военно-воздушными силами Украины лётная академия взаимодействует?***

– Конечно! Мир авиации специфичен – все, кто работает в небесном пространстве, обязательно как-то соприкасается и связывается друг с другом. В нашей академии, во-первых, есть кафедра военной подготовки. Курсанты академии (и студенты других вузов), прошедшие другой уже специальный конкурсный отбор, получают возможность проходить на ней военное обучение по программе подготовки офицеров запаса. Военное обучение осуществляется методом военного дня со студентами 3 и 4 курсов в течение двух учебных лет по военно-учетным специальностям авиационного направления (пилот ВТА, пилот вертолета, офицер боевого управления, руководитель зоны посадки, офицер штаба). Выпускникам кафедры военной подготовки в конце обучения присваивается первичное офицерское звание “младший лейтенант” запаса.

Завершающим этапом военной подготовки на кафедре является проведение военных сборов в воинских частях Воздушных Сил Вооруженных Сил Украины, где курсанты принимают присягу на верность Народу Украины.

Численность студентов, которые проходят военное обучение, определяется совместным приказом Министерства обороны Украины и Министерства образования и науки, молодёжи и спорта Украины на каждый учебный год. За более чем 25-летнюю историю своего существования кафедрой было подготовлено более 12 000 офицеров запаса. По результатам проверки учебно-методической работы и материально-технической базы кафедра считается одной из лучших в Воздушных Силах ВС Украины.



Во-вторых, в последнее время у нас наметились пути тесного сотрудничества с командованием ВС Вооружённых Сил Украины и лично с командующим ВС Украины Сергеем Ивановичем Онищенко в направлении популяризации авиационных традиций (единых для гражданской и военной авиации), сохранения памяти про героизм и самоотверженное служение авиации предыдущих поколений авиаторов, воспитания современной молодёжи соответствующим образом. По этим же вопросам тесно сотрудничаем, кстати, и с военным комиссаром Кировоградской области Николаем Тищенко, другими военными и гражданскими лицами, организациями, в том числе – ветеранскими.

Я искренне верю, что совместными усилиями всех заинтересованных сторон мы обязательно добьемся для наших украинских юношей и девушек самых лучших условий для уверенного старта в небо. Потому что – никогда не устану это повторять – те ребята, которые идут учиться (а потом и работать в авиацию) – это и есть по-настоящему золотая молодёжь. Богатство и гордость нации. Помочь им реализовать мечты о небе и полётах – наш долг и священная миссия.

***Ольга Кушнир.***

***На фото: ректор ГЛАУ с инструкторами и курсантами ГЛАУ на полевом аэродроме Малая Виска.***

# Школа мужності для “запасників”

***4 липня у студентів випускного курсу факультету підготовки офіцерів запасу за контрактом Харківського університету Повітряних Сил імені Івана Кожедуба розпочалися навчальні збори. До заходу залучається близько 1200 осіб, які навчаються у видовому військовому вузі, а також у Полтавському технічному університеті імені Юрія Кондратюка.***



Збори проводяться в одній з військових частин, дислокованих у місті Чугуїв, під безпосереднім керівництвом начальника зборів – заступника начальника Харківського університету Повітряних Сил полковника Ігоря Нікіфорова.

Упродовж поточного місяця студенти на практиці вдосконалюватимуть та закріплюватимуть знання, отримані під час навчання. Зокрема, відбудуться заняття з тактичної, вогневої, хімічної, стройової підготовки тощо. Також будуть проведені заняття із залученням бойової техніки з виконанням вправ водіння. На полігоні військової частини студенти виконуватимуть стрільби з АК-74.

По завершенню навчальних зборів студенти будуть оцінені під час комплексного державного іспиту, після чого складуть Військову присягу на вірність Українському народові та отримають звання “молодший лейтенант запасу”.

***Дмитро Чалий.***

***м. Хархів.***

# Диверсант

***Герой Радянського Союзу генерал-майор у відставці Іван Платонович Ковальов, який мешкає у селі Тарасівка Жмеринського району Вінницької області, на тематичному веб-сайті "Партизаны Великой Отечественной войны" названий одним із найуспішніших підривників Великої Вітчизняної. На фронті Іван Ковальов перебував із перших місяців війни, а закінчилася війна для офіцера в Японії, після підписання командуванням японської армії капітуляції 2 вересня 1945 року. У віці 23 років ця людина була удостоєна найвищої урядової нагороди – медалі "Золота Зірка", а сьогодні він залишився єдиним Героєм Радянського Союзу у Жмеринському районі (ще декілька десятиліть тому їх було шестеро!), а в цілому на Вінниччині з 18 Героїв в живих залишилося двоє: обидва – генерали, льотчик і диверсант, у ті роки – старші лейтенанти...***





### Із металургів – у гвардійські мінери

Іван Ковальов народився 21 травня 1921 року у селі Тарасівка, де живе й сьогодні. Школу Іван закінчував у Нікополі. Протягом року працював токарем на Південнотрубному металургійному заводі, де, зокрема, виготовляли гармати. Восени 1940 року був призваний до лав Робітничо-Селянської Червоної Армії.

Коли розпочалася Велика Вітчизняна війна, червоноармієць Ковальов вивчав мінометну справу у полковій школі однієї зі стрілецьких частин під Москвою. На фронт молодий мінометник потрапив у жовтні сорок першого. І одразу – в саме пекло, під Вязьму, де точилися криваві бої. В одному з таких важких боїв, коли міни закінчилися, а наступаючих фашистів доводилося бити виключно з гвинтівки Мосіна, боєць Ковальов був важко поранений...

Після одужання здібного червоноармійця відправили на командирські курси. Декілька місяців він вивчав саперну науку, і вже навесні 1942-го молодший лейтенант Ковальов прийняв під команду взвод спецроти з блокування дзотів. Півроку боїв – і молодший лейтенант став командиром взводу у 9-му окремому гвардійському батальйоні мінерів. Що ж це за частина така цікава – не саперний батальйон, а окремий, та ще й гвардійський батальйон мінерів?

Як відомо, радянська гвардія народилася у неймовірно важких боях під Москвою у грудні сорок першого. Відтоді за особливі бойові заслуги, стійкість та героїзм окремим дивізіям та полкам присвоювалося почесне найменування "гвардійських". А ось батальйони мінерів гвардійськими ставали вже під час формування: цим підкреслювалася їх особливість. Сьогодні такі частини називаються спецназом. Це – диверсійні підрозділи, які діяли в ближньому й глибокому тилу противника, знищуючи його живу силу, підриваючи комунікації, пускаючи під укіс ешелони з бойовою технікою, боєприпасами й живою силою. Оскільки відкрито назвати ці батальйони військами спецпризначення не дозволяла обстановка, то диверсантів стали називати "гвардійськими мінерами".

### "Концерт" "Бурундука"

На кожному фронті був сформований один такий батальйон спеціального призначення. Спочатку підривні команди гвардійських мінерів відправлялися на бойові завдання пішим порядком у близький тил противника. Згодом почалася парашутно-десантна підготовка диверсантів, і їх почали викидати вже у глибокий тил. Так, 10 березня 1943 року невеликий загін з 23 солдатів і офіцерів на чолі з гвардії лейтенантом Іваном Ковальовим був закинутий парашутним способом у глибокий тил німців, у Псковську область...

Операції, які проводили гвардійці-мінери, відрізнялися сміливістю й великою ефективністю. Найвищим досягненням партизанської війни проти німецько-фашистських окупантів були дві операції, проведені у 1943 році. Перша з них отримала назву "Війна на рейках" і тривала протягом шести тижнів. Усі наявні загони спецназу відправили за лінію фронту для допомоги партизанам, яких до проведення операції було залучено 167 загонів. Операція проводилася одночасно на території більш ніж у 1000 км по фронту й понад у 500 км у глибину. Лише у першу ніч операції на залізничних коліях було виконано 42000 вибухів!

Друга велика операція на підтримку вже наступаючих військ отримала назву "Концерт". Це, власне, було продовження "Війни на рейках".

Саме на "Концерт" потрапив і Бурундук, як тоді називали Івана у батальйоні за невеликий зріст, худорлявість та спритність. "Хто ж там пролізе, як не Бурундук?!" – казали товариші та командири. І відправлявся 22-річний лейтенант, який у частині вважався "старим" і досвідченим, у найнебезпечніші місця.

За сім місяців диверсійної роботи в тилах противника у Псковській та Ленінградській областях мінно-підривний взвод гвардії лейтенанта Ковальова пустив під укіс багато ешелонів, підірвав близько двадцяти мостів, знищив чимало автомобільної та бронетехніки противника, брав участь у боях проти трьох експедицій карателів. Крім того, лише у Псковській області диверсанти Ковальова на чолі з ним навчили мінної справи 350 партизанів. Саме за цю смертельно небезпечну й блискавично виконану роботу усі солдати, сержанти й офіцери групи отримали урядові нагороди, а сам гвардії лейтенант Іван Ковальов 4 червня 1944 року був удостоєний звання Героя Радянського Союзу. Якнайкраще про диверсійну діяльність і в цілому бойову роботу Героя розповідає нагородний лист на нього:

"Тов. Ковалев И.П. с начала Отечественной войны в действующей армии, с июня 1941 г. в 18-м мотострелковом полку – минометчик, с июля 1941 г. – в 47-й отд. саперном батальоне – командир взвода, в боях под Вязьмой 5.10.1941 г. был тяжело ранен, после выздоровления был направлен на КУКС. По окончании курсов проходил службу командиром взвода спецроты (по блокированию дзотов), 53-я армия. С августа месяца 1942 р. в 9-м отд. гв. батальоне минеров – командир взвода. За период своей службы в батальоне тов. Ковалев зарекомендовал себя как храбрый, дисциплинированный, в совершенстве знающий минно-подрывное дело командир. С 10.03.1943 г. с личным составом взвода был заброшен самолетом в глубокий тыл противника для подрыва его коммуникаций, истребления живой силы. За 7 (семь) месяцев пребывания в тылу противника взвод, руководимый тов. Ковалевым, проделал следующую работу: пущено под откос 16 воинских эшелонов с живой силой и техникой противника. Подорвано и сожжено 17 мостов и 1 железнодорожный, 56-метровый через реку Кебь, подорвано 40 автомашин с живой силой и техникой, в том числе 2 легковых с офицерами. Подорвано 8100 погонных метров железнодорожного полотна, уничтожено 1425 погонных метров телефонно-телеграфной связи, подорвано 2 танка, 1 бронемашина и 8 повозок с боеприпасами. Уничтожено только лишь посредством подрыва автомашин 520 солдат и офицеров противника, обучено партизан минно-подрывному делу 350 человек, личный состав взвода участвовал в боях с тремя карательными экспедициями противника. Сам лично Ковалев пустил под откос 4 воинских эшелона, подорвал 5 мостов, из них – 1 железнодорожный мост через реку Кебь. Подорвал 6 автомашин с живой силой и техникой противника, кроме того, представлял инженерные данные об оборонительных рубежах противника. Весь личный состав взвода награжден орденами. Взвод хорошо подготовлен по дисциплинам, требующимся при выполнении боевых задач в тылу противника, крепка железная воинская дисциплина и высоко политико-моральное состояние.

За умелое руководство личным составом взвода, за проявленную личную отвагу и бесстрашие в боях с немецкими оккупантами тов. Ковалев И.П. достоин присвоения звания Героя Советского Союза".

### "И летели наземь самураи под напором стали и огня"...

Після цього було ще багато бойової роботи в тилу противника та на передовій, на території Радянського Союзу та вже у Східній Європі. А після Перемоги капітана відправили добивати японських мілітаристів. Там, на Далекому Сході, Герой Радянського Союзу гвардії капітан Іван Ковальов і зустрів закінчення Другої світової війни. Особисто йому вона коштувала важкого поранення, двох контузій та загибелі багатьох бойових побратимів. А на однострої офіцера, крім Золотої Зірки, сяяли вогнем і кров'ю ордени Леніна, Бойового Червоного Прапора та Вітчизняної війни.

Після війни Герой закінчив вищі академічні курси інженерних військ та ще до 1953 року служив на Сахаліні на посаді начальника інженерної служби полку. Підполковником звільнився у запас та повернувся до рідного села. Допомагав піднімати село з руїн, збудував та очолив сільську пошту. Працював довго. Сьогодні ж 90-річний Герой, звичайно, не працює. Проте виглядає він, як на свої роки, напрочуд бадьоро, постійно жартує, майже щодня ходить на рибалку.

Нещодавно, з нагоди 90-річчя, Міністр оборони України Михайло Єжель нагородив Героя відзнакою "Знак Пошани". Вручив її начальник Адміністрації Управління – перший помічник командувача Повітряних Сил Збройних Сил України Володимир Мазур. Схвильований ветеран за давньою армійською звичкою підвівся, доповів представнику Міністерства оборони про своє прибуття для нагородження (відбувалося воно у приміщенні сільської ради Тарасівки), подякував та, не витримавши хвилювання, сказав:

– Щиро дякую нашому земляку та справжньому адміралу, Міністрові оборони... Це привітання продовжило моє життя щонайменше ще на десятиліття!..

Пам'ятають Героя і у місцях його бойової слави. Інтернет-сайти міст Псковської області, де він воював, нерідко згадують ім'я одного з найкращих диверсантів і підривників Великої Вітчизняної із великою вдячністю.

***Олексій Тригуб.***
***"Крила України".***

# Уверенной

***История Конотопского авиаремонтного завода "АВИАКОН" – это движение вперед. Не стремительный бег спринтера, который, пролетев пулей по укатанной дорожке стадиона, и не вспомнит, что же было на его пути. История "АВИАКОНа" – это размеренная поступь труженика, который тщательно обдумывает каждый шаг, принимает взвешенные решения, не боится внезапно возникающих задач и всегда с честью выходит из трудных ситуаций.***

***Как и многие предприятия-побратимы, свою биографию завод начал писать в нелегкое время создания военной мощи Советского Союза. Военная авиация, как отдельный род войск, "во весь голос" заявила о себе на фронтах I-й мировой войны. Революция и последовавшая затем Гражданская война ненадолго затормозили ее развитие, но убедили руководство молодой советской страны в значимости нового вида вооруженных сил.***

***Начавшееся во второй половине 20-х годов перевооружение военной авиации на отечественные образцы техники, а также неуклонное увеличение численности самолетного парка потребовало реформирования организационной структуры ВВС. Стали создаваться первые авиационные соединения – авиабригады. Вначале они были смешанными и включали расположенные поблизости авиачасти. Обеспечением всеми необходимыми видами довольствия, обслуживанием и содержанием аэродромов, ремонтом авиатехники занимались авиапарки. Последнее и было задачей авиационных ремонтных мастерских, которые в этот период создавались в составе авиапарков.***

***18-ю авиабригаду, которая в то время дислоцировалась в городе Запорожье, обслуживал 18-й авиапарк. 5 сентября 1931 года Нарком обороны СССР издал приказ о формировании в составе 18-го авиапарка авиационных мастерских. В подчинении их первого командира, военного инженера 3-го ранга Андрея Семеновича Янченко, находилось 25 человек. Начинать пришлось с ремонта самолетов ТБ-3 и Р-6, которыми была вооружена 18-я авиабригада, и восстановления V-образных двигателей жидкостного охлаждения М-5, представлявших собой лицензионный вариант американского авиамотора "Либерти". Таким стало начало биографии предприятия, которому через десятилетия, благодаря труду и напору руководителей, инженеров и простых тружеников предстояло стать одним из флагманов ремонта вертолетов не только в Украине, но и во всем мире.***

***Как и всякая биография, трудовой путь Конотопского авиаремонтного завода отмечен яркими вехами: датами и событиями, надолго или на некоторое время определявшими его судьбу. До какого-то момента он во многом схож с биографиями предприятий-побратимов. Авиаремонтные мастерские вскоре обрели самостоятельность, стали Стационарными авиаремонтными мастерскими.***

***Великая Отечественная война – это не только освоение ремонта новых типов самолетов и авиадвигателей. По нескольку раз менялось место дислокации. Каждый новый аэродром – это полуразрушенный ангар вместо цехов, создание мало-мальски приемлемых условий и изнурительная работа на солнцепеке и в лютый мороз, без выходных, часто впроголодь. Сон – урывками под открытым небом возле станка. Дом – съемная квартира, где в одной комнате – десятки людей, или землянка. И надежда, что когда-то все это закончится, враг будет разбит, и все вернутся домой.***

***После самой кровопролитной из войн предприятия снова были реформированы и переименованы в авиационные ремонтные базы. И снова – новые типы самолетов, вертолетов, авиадвигателей и агрегатов.***

***Во многом их "судьбы" схожи и после того, как АРБ стали авиаремонтными заводами. Они имели разные номера, выпускали различную продукцию, но были подобны в главном: судьба каждого решалась не на производстве, не в цехах, а в Москве. Так было до средины 80-х, начала новых экономических отношений.***

***А дальше каждый завод самостоятельно выбирал собственный путь развития. Результат этого выбора тогда, в период распада Советского Союза, виден сейчас: одни предприятия стали торговыми марками с мировым именем, другие – твердые середнячки, известные только в тесном кругу коллег. А на месте, где стояли третьи, сейчас уже развалины.***

***Торговая марка "АВИАКОН" – бренд, известный и почитаемый в десятках стран мира. Таким он стал не когда-то, а в последние двадцать из восьмидесяти лет трудовой биографии предприятия. И сделали его таким люди, которые и сегодня трудятся в цехах, разрабатывают новые варианты модернизации вертолетной техники, ищут и находят новые заказы и новых партнеров. Люди, которые сегодня несут гордое имя сотрудников Государственного предприятия Конотопский авиаремонтный завод "АВИАКОН".***

## ВРЕМЯ ИСПЫТАНИЙ НА РАСПУТЬЕ

Если говорить о первых годах независимости Украины применительно к АВИАКОНу в двух словах, то, как сказал нынешний директор Конотопского АРЗ Алексей Николаевич Енин, "1991-1995 годы – это крах предприятия".

Начало 90-х, первые годы самостоятельной жизни, стали "ушатом холодной воды" для всех постсоветских стран, и Украина не была исключением. Провозглашая независимость, руководители молодого государства обещали, что получив такую громадную часть экономического потенциала СССР, Украина сможет очень быстро войти в число передовых стран мира. У нас будет все самое лучшее. Еще миг – и "все флаги в гости к нам…". Замученным дефицитом самых элементарных и необходимых вещей, ставшим нормой в годы хозяйствования "плановой" экономики, жителям молодого украинского государства казалось, что весь мир только и ждет, как помочь Украине подняться, встать на полный рост.

Но и наши политики, и их иностранные советники зачастую умалчивали, что для достижения такого успеха нужна напряженная, целеустремленная работа на результат каждог, на своем рабочем месте, взвешенный подход к принятию решений. Особенно это касалось руководителей производств, предприятий или, как принято говорить сейчас, – менеджмента и тех, кто принимал государственные решения. Ведь в "цивилизованном капиталистическом мире", куда мы так рвались, мире, насыщенном товаропроизводителями, нового конкурента никто не ждал.

Даже наоборот. Наши передовые производства могли серьезно подорвать чье-то благосостояние. Тот, иной мир, уже давно готов был к конкурентной, бескомпромиссной борьбе, он уже жил по этим правилам десятилетия. А нам только предстояло понять, что мы для мира нужны лишь как удобные потребители, готовые скупать все подряд. Для этого нас старались сделать зависимыми от других всеми возможными способами: давали дешевые кредиты, за которые можно было расплачиваться десятилетиями, забрасывали необходимыми в то время товарами, и тем самым способствовали закрытию у нас аналогичных производств, сманивали лучших ученых, инженеров, выискивали и перекупали наши таланты. Нужно было "вырывать зубами" свое место на рынке. Многие в то время этого не понимали, потому что этому противился наш менталитет, воспитанный на лозунгах о дружбе народов всего мира и о братской взаимопомощи.

Об этом мало говорили, это мало учитывали, принимая ответственные решения. Но, так было.

Вместо расцвета в начале 90-х в Украине произошло обвальное сокращение объемов промышленного производства, несколько лет бушевала гиперинфляция, развитие экономики душил глубочайший финансовый кризис. Достаточно сказать, что после введения в январе 1992 года первой национальной украинской валюты "купонокарбованца" цены к концу года возросли в 30 раз, а в следующем, 1993 году инфляция достигла показателя в 10000 % и стала мировым рекордом. Также в этом году Украина стала мировым лидером по дефициту государственного бюджета. Еще недавно успешно работающие коллективы, в большей части сознательно, доводились до банкротства. Очень многие предприятия прекратили свое существование или понесли практически невосполнимые потери численности квалифицированных сотрудников и основных фондов. Бесценный станочный парк, оборудование, задел производства часто продавались по цене металлолома, а то и просто разворовывались.



Никто не мог предположить, что кризис так глубоко заденет Конотопский АРЗ, который еще в советское время успел подготовиться к новым экономическим условиям.

На протяжении последних тридцати лет, предшествующих развалу Советского Союза, завод, в числе прочего, ремонтировал авиадвигатели НК-12 и его модификации. Эти двигатели поднимали в небо воздушные гиганты Ту-95 – основу стратегической авиации ВВС СССР, морские разведчики и дальние противолодочные самолеты Ту-142, транспортные Ан-22… На ту пору это были сотни самолетов, тысячи двигателей, которые нуждались в ремонте. Казалось, этим завод сможет заниматься еще долгие годы.

Как бы предвидя возможные затруднения по заказам, еще с конца 80-х одним из важных направлений деятельности руководство завода определило освоение ремонта приводов компрессоров газоперекачивающих станций НК-12СТ, разработанных Куйбышевским НПО им. М.В. Фрунзе на базе авиационных двигателей НК-12. Такой привод представлял собой двигатель со снятым редуктором, четвертой и пятой ступенями турбины и пристыкованным модулем свободной турбины. Он приводил в действие компрессор газоперекачивающей станции. Начиная с 1989 года, на заводе отремонтировали 204 привода НК-12СТ. В день провозглашения независимости несколько таких установок находились на предприятии на разных стадиях ремонта.

Успехи намечались и по другим направления основной деятельности. Еще в далеком 1965-м году первенец Ми-6, отремонтированный в цехах завода, взмыл в небо. Вслед за этим событием последовала многолетняя и плодотворная работа, в результате которой были введены в строй или возвращены после капитального ремонта сотни вертолётов разных модификаций этого типа.

Воздушный гигант в конце 80-х положил начало ремонту на заводе гражданской авиатехники. К тому времени уже было очевидно, что Афганская война закан-

# поступью



чивалась. Объемы производства на предприятии медленно, но уверенно падали. Внезапного увеличения заказов для нужд ВВС уже не предвиделось. Стране не хватало денег на первоочередные потребности. Начиналась эпоха тотального дефицита. К тому же, в конце 80-х в войсковом строю оставалось не так уж и много этих тружеников неба, но десятки Ми-6 на Севере России летали под флагами гражданских авиакомпаний.

Первые бело-голубые Аэрофлотовские Ми-6 прибыли для капитально-восстановительного ремонта в Конотоп во второй половине восьмидесятых. Это был период перестройки, гласности и открытости, время начала экономического коллапса Советского Союза. Получив минимальную экономическую самостоятельность в виде хозрасчета, отдельные предприятия Аэрофлота, неудовлетворенные качеством и особенно организацией капитально-восстановительного ремонта Ми-6 на Новосибирском авиаремонтном заводе, решили искать альтернативу. В какой-то момент их поиски и поиски новых заказов руководством Конотопского АРЗ пересеклись. В 1989 году был подписан первый контракт на ремонт вертолета Ми-6 с Тюменским авиаотрядом. Так зарождалось сотрудничество военного завода с гражданскими авиапредприятиями.

Но если первые гражданские труженики северного неба прилетали с опаской, не совсем уверенные в результате работы военных специалистов, то увеличению объемов поступавших для ремонта вертолетов способствовала репутация завода. Начали приходить новые и новые заказы от Архангельского, Якутского, Тюменского авиапредприятий гражданской авиации. Высокая оценка работы со стороны Конотопского АРЗ, добрая слава, разлетевшаяся во все концы Советского Союза после ремонта первых Ми-6 для авиаотрядов Аэрофлота, позволила получить относительно большие и, самое главное, стабильные заказы от многих авиапредприятий гражданской авиации на капитальный ремонт и дооборудование вертолетов Ми-6, которые массово эксплуатировались в северных регионах России.

Перетянуть часть заказов из Новосибирска в далекую Украину было совсем не просто. Это удалось сделать не только благодаря лучшему качеству работ (представители авиаэксплуатантов гражданской авиации были удивлены тем, насколько хорошо можно обновить вертолет во время капремонта), но и четкой организации всего процесса ремонта, точному соблюдению условий договоров. В Конотопе могли принять вертолет без очереди и четко день в день закончить ремонт. Проблемы старались решать без лишней волокиты. Цена же при этом осталась на уровне Новосибирска или даже немного ниже ее. Конечно, не все было так просто, как это вспоминается через двадцать с лишним лет. Хотя бы такая незначительная деталь: коллектив предприятия столкнулся с тем, что техпроцессы ремонта военных и гражданских машин одного типа несколько отличны, и требования гражданских и военных заказчиков после капремонта тоже различны. Но, несмотря на трудности, решались возникавшие вопросы успешно. Кто тогда предполагал, что репутация, заработанная в конце 80-х, поможет выжить заводу в трудные 90-е. Пока же специалисты завода только осваивали азы работы по рыночным законам.

В то время намного перспективней выглядела другая производственная программа АВИАКОНа. Год тысяча девятьсот семьдесят шестой ознаменовался для предприятия освоением ремонта транспортно-боевого вертолёта Ми-24. 15 марта первые два Ми-24А прибыли на завод для ремонта. В мае 1979 года Конотопский АРЗ приступил к освоению ремонта новой модификации – Ми-24Д. Обеспечивая хорошее качество капитально-восстановительного ремонта, персонал АРЗ сумел сократить его цикл и трудозатраты, что позволило быстро наращивать количество восстановленных Ми-24. Если в 1976 году были отремонтированы только две такие машины, то в 1977 году уже 17, в 1981 – 30, в 1984 – 61, а в 1989 – 96. Постепенно на Конотопском АРЗ освоили ремонт практически всех серийных модификаций вертолета, включая Ми-24ДУ, Ми-35, Ми-35У, Ми-24В, Ми-24П, Ми-24К, Ми-24Р. Немного заглядывая вперед, необходимо отметить, что и по сей день все модификации этого транспортно-боевого вертолета успешно ремонтируются и модернизируются на Конотопском АРЗ. Прошедшие капитально-восстановительный ремонт и усовершенствованные по желанию заказчика на АВИАКОНе Ми-24 зарекомендовали себя надежными, эффективными и неприхотливыми машинами, способными интенсивно эксплуатироваться в различных климатических условиях.

Еще в советские времена, до начала Афганской войны, благодаря вертолету Ми-24 завод вышел на мировой рынок ремонта авиатехники. Освоение ремонта и поставок вертолетов Ми-24 инозаказчикам началось в 1977 году. А начиная со следующего, 1978 года, ремонт вертолетов для иностранных заказчиков стал занимать все больший удельный вес в деятельности предприятия. В те годы никто и не предполагал, что пройдет немногим более полутора десятка лет, и работа "на зарубеж" станет единственной палочкой-выручалочкой для предприятия. Ведь винтокрылый штурмовик Миля до настоящего времени является основным боевым летательным аппаратом военной авиации многих стран мира.

Успешно развивалась на Конотопском АРЗ и относительно новая тема – капитально-восстановительный ремонт самого большого в мире вертолета Ми-26. В мае 1988 года первая группа офицеров предприятия убыла на серийные заводы авиапрома для изучения конструкции Ми-26, его систем и оборудования, а 8 февраля 1989 года первый Ми-26 (серийный № 12018) прибыл в ремонт. Почти через год, в 1990 году, первый Ми-26, отремонтированный на АВИАКОНе, поднялся в небо, и Конотопский АРЗ стал единственным предприятием в СССР, ремонтировавшим Ми-26. Учитывая трудоемкость ремонта данного вертолета и то, что в Ростове-на-Дону выпустили немногим более 250 Ми-26, конкурентов на данном рынке не ожидалось. Новосибирский авиарем-завод, который почти одновременно с Конотопским АРЗ начинал освоение капитального ремонта Ми-26, к моменту распада Советского Союза так и не смог выпустить в небо свой первый отремонтированный вертолет.

### НЕ ТОЛЬКО ВЕРТОЛЕТЫ

В духе того времени коллектив завода, кроме ремонта приводов компрессоров газоперекачивающих станций, развивал и другие конверсионные программы, так или иначе связанные с основным производством. Например – изготовление вентиляторов для градирен металлургических, коксохимических, нефтеперерабатывающих и химических предприятий с применением снятых с эксплуатации авиационных воздушных винтов АВ-60К и АВ-90.

Но были и такие конверсионные программы, которые никак не вписывались в основной профиль работы завода. Например, выпуск запчастей к различной технике. Наиболее необычным для авиаремонтного завода стал швейный участок, выпускавший женскую и мужскую одежду. Хотя при тогдашнем тотальном дефиците продукция этого участка пользовалась большим спросом.

Так что не только вертолетами жил в переломные 90-ые Конотопский АРЗ. Еще в 1991 году, до печально известного заседания ГКЧП, предприятием был сделан кардинальный шаг в сторону конверсии производства. В поисках новых путей развития в условиях стремительно набиравшего темп свертывания основного производства – ремонта вертолетов и авиадвигателей, руководство приняло решение организовать на авиаремонтном заводе производство автобусов. Провозглашение независимости Украины, кардинальное изменение политической и экономической ситуации в стране не отразились на планах руководства предприятия развивать автобусное производство.

К своему 60-летию, которое отмечалось через 12 дней после провозглашения независимости Украины, Конотопский АРЗ подошел в хорошей форме. И хотя только что родившееся государство еще не имело собственных наград, а наградами Советского Союза, независимость от которого Украина уже объявила на весь мир, награждать уже было не с руки, группа работников предприятия была отмечена знаками отличия Украинской ССР. Почетные звания, грамоты...

Однако праздники заканчиваются быстро... Для Конотопского АРЗ наступал очень не простой период освоения работы в рыночных условиях, который потребовал от коллектива мобилизовать весь накопленный опыт, а также овладеть совершенно новыми знаниями.

"Разновекторность" в производственной деятельности, работа с гражданскими заказчиками, различными управлениями Аэрофлота, которые к тому времени обрели кое-какую экономическую самостоятельность и искали, где оптимальнее можно отремонтировать авиатехнику, несколько смягчили общую ситуацию, удержали ее от обвала. Но все же это был период выживания.

Акт провозглашения независимости Украины, решение украинского всенародного референдума и выборы первого Президента независимого государства, подписание в Беловежской Пуще руководителями Белоруссии, Казахстана, России и Украины Соглашения об образовании СНГ означали не только фактическое признание суверенитета бывших "братских республик". Каждая из них, несмотря на декларации о намерениях продолжать и развивать в дальнейшем сотрудничество на взаимовыгодной основе, стремилась построить самодостаточную территориально целостную экономику. Россия заявила, что будет ремонтировать всю номенклатуру военной и гражданской техники на своей территории. Работавший в то время начальником производства А. Енин, пребывая в начале 1992 года в Москве, в одном из кабинетов Министерства обороны услышал, что теперь Украина – чужое государство. А значит, ни одно из ее предприятий не может ремонтировать авиатехнику России, тем более, ее вооруженных сил. А потом эти же формулировки, сказанные иными словами, довелось слышать и в других московских кабинетах. Более того, в одночасье стали никому не нужными уже отремонтированные двигатели НК-12, приводы компрессоров газоперекачивающих станций, застыли на площадках отстоя полуразобранные вертолеты, за которые теперь отказывались платить. "Коллеги, – вспоминает Алексей. Енин, – с которыми мы проработали долгое время, вдруг говорят, что вы из другой страны. Это было очень тяжело и больно слышать. Это звучало хуже, чем оскорбление. Фактически завод в одночасье выбросили из сложнейшей системы по ремонту вертолетов и двигателей. Нам четко указали, что мы – "чужие". А ведь в свое время Конотопский АРЗ различными приказами Главнокомандующего ВВС СССР был определен ведущим предприятием в ремонтной сети по ремонту двигателя НК-12 и его модификаций, вертолетов Ми-6, Ми-10, Ми-26...

Не могло помочь Конотопскому АРЗ и родное государство. Министерство обороны Украины нуждалось в поддержании летной пригодности, в том числе и в ремонтах, третьего по величине в мире парка авиатехники, доставшегося в наследство при распаде Советского Союза, но располагало при этом крайне мизерными средствами. Фактически, оно было не в состоянии обеспечить даже выживание своих авиаремонтных предприятий. Что уж говорить о нормальной плановой работе, развитии, модернизации...

Не добавляла оптимизма и общая ситуация в стране. Характерными для того времени были регулярные отключения предприятий, сел, целых районов и даже городов от электроснабжения, газа, прекращение подачи тепла, необоснованное невыполнение договорных обязательств. Не способствовала плановой работе чехарда в законодательстве, когда законы и другие руководящие документы противоречили друг другу, принимались в интересах конкретных промышленных групп, компаний, фирм и даже предприятий.

Руководство Конотопского авиаремонтного завода постепенно пришло к пониманию того, что будущее их государственного предприятия зависит не от государства и не от чиновников в киевских кабинетах и офисах. Не было еще в молодом государстве ни структур, ни опыта управления такого рода предприятиями, ни системы организации их деятельности. А потому все зависело от работы каждого из них,от тех решений, которые они будут принимать в штабе предприятия, и от того, как быстро удастся воплотить их в жизнь. Руководство завода в большинстве своем состояло из кадровых офицеров, они умели быстро оценивать обстановку и принимать решения. Беглый анализ ситуации показал, что только целеустремленная, системная работа с инозаказчиком могла бы стать палочкой-выручалочкой для Конотопского АРЗ.

***Продолжение следует.***

***Виктор Гедз.***
***"Крила України".***

ВИПРОБУВАННЯ

# Lockheed Martin испытывает HULC

***Американская компания Lockheed Martin приступила к биомеханическим испытаниям экзоскелета HULC, сообщает Defense Aerospace. В испытаниях, длительность которых составит семь недель, принимают участие военнослужащие Армии США. Целью проверки является оценка влияния экзоскелета на организм человека. После проведения испытаний Lockheed Martin намерена изменить конструкцию HULC в соответствии с пожеланиями военных.***



В ходе испытаний Lockheed Martin будет измерять воздействие носимого груза на организм человека с поддержкой HULC и без нее. Оценивать планируется такие характеристики, как нагрузка на организм, утомляемость и изменение потребности в кислороде. Кроме того, будет оцениваться скорость освоения нюансов использования HULC. Lockheed Martin также намерена оценить и энергетические затраты человека при использовании HULC и без него. Военные должны будут переносить определенный груз на определенное расстояние с экзоскелетом и без него.

После завершения биомеханических испытаний Lockheed Martin приступит к проверке работы HULC в полевых условиях – компания будет имитировать обстоятельства, с которыми приходится сталкиваться военным при выполнении тех или иных задач.

В конце 2010 года состоялись испытания HULC на способность оказывать поддержку человеку при подъеме тяжелых грузов, а также на устойчивость экзоскелета к факторам окружающей среды. В частности, HULC прошел проверку песком, высокими температурами и влажностью, а также дождем. Все проверки были признаны успешными. По итогам испытаний, в конструкцию экзоскелета были внесены незначительные изменения.

HULC является экзоскелетом нижних конечностей. Предполагается, что устройство позволит бойцам носить значительные по массе грузы на большие расстояния. Результаты последних испытаний показали, что HULC позволяет солдату без значительного утомления переносить 90 килограммов амуниции на расстояние в 20 километров. После этого устройство требует замены аккумуляторных батарей. Усовершенствованный прототип HULC оснащен системой быстрого сброса, которая позволяет в случае необходимости снять экзоскелет за 30 секунд.

"ГРОШІ НА БОЧКУ"

## ЮАР потребовала от Airbus возврата денег за транспортники A400M

***Министерство обороны ЮАР потребовало от европейского авиастроительного концерна Airbus возврата средств за военно-транспортные самолеты A400m Grizzly, сообщает южноафриканское издание Times Live. Речь идет о 2,9 миллиарда рандов (429,2 миллиона долларов), выплаченных ЮАР в счет поставки восьми транспортников.***

ЮАР планировала приобрести европейские перспективные транспортники на 30 миллиардов рандов в рамках контракта, подписанного в апреле 2005 года. Из-за постоянного переноса сроков разработки транспортника министерство обороны ЮАР в ноябре 2009 года разорвало контракт с Airbus. Требование возврата средств было озвучено в ходе визита министра обороны ЮАР Линдиве Сисулу (Lindiwe Sisulu) во Францию в конце июня 2011 года.

По данным издания, европейский концерн отказался вернуть ЮАР средства за транспортники, объявив, что готов заключить ряд контрактов с южноафриканскими компаниями. Кроме того, компания объявила, что уже разместила в ЮАР некоторые производственные и научно-исследовательские заказы на общую сумму в четыре миллиарда рандов. В настоящее время стороны ведут переговоры о выплатах. ЮАР требует от Airbus возврата средств в течение ближайших 15 дней.

В настоящее время участниками программы A400M являются семь европейских государств – Великобритания, Франция, Германия, Бельгия, Люксембург, Испания и Турция. Соглашение на поставку транспортников также заключено с Малайзией. В общей сложности заказчики должны получить 174 самолета.



В СЕРІЮ

## Минобороны РФ признало готовность "Булавы" к серийному производству

***Министерство обороны России признало готовность межконтинентальной баллистической ракеты морского базирования "Булава" к началу серийного производства. "Булава" полетела. Это хорошая новость. Мы точно понимаем, что в этом варианте можно запускать ракеты в серийное производство. Теперь можно заряжать "Булавой" подводный ракетоносец "Юрий Долгорукий", – передает "Интерфакс" слова министра обороны России Анатолия Сердюкова.***

Последний, 15-й по счету, испытательный запуск "Булавы" состоялся 28 июня 2011 года из акватории Белого моря по полигону Кура на Камчатке. По всем параметрам пуск был признан успешным; боевые блоки ракеты прибыли к месту назначения в установленное время с установленной точностью. Следует отметить, что этот запуск "Булавы" был впервые осуществлен с борта штатного носителя вооружения – атомной подводной лодки "Юрий Долгорукий" проекта 955 "Борей". В общей сложности, из 15 запусков ракеты восемь были признаны успешными.

В текущем году Министерство обороны России планирует провести еще четыре запуска "Булавы". Если все они будут признаны успешными, ракета будет принята на вооружение в конце 2011 года. Параллельно с "Булавой" на вооружение ВМФ России поступит и АПЛ "Юрий Долгорукий". Как ожидается, до конца года северодвинское судостроительное предприятие передаст военным и вторую подводную лодку проекта 955А – "Александр Невский".

Р-30 "Булава" станет основным вооружением стратегических ракетоносцев проекта 955/955А/955У "Борей". Ракета способна поражать цели на дальности до восьми тысяч километров и нести от шести до десяти ядерных блоков мощностью 150 килотонн каждый. Старт ракеты производится в наклонной плоскости в подводном положении, что позволяет запускать "Булаву" в движении.

ДЕМІЛІТАРИЗАЦІЯ

## Великобритания приступила к сокращению ядерного арсенала

***Министерство обороны Великобритании приступило к сокращению ядерного арсенала страны в соответствии с требованиями Стратегии национальной безопасности, обнародованной в октябре 2010 года. Об этом, как сообщает Defence Talk, заявил министр обороны Великобритании Лиам Фокс. В рамках процесса будет сокращено количество развернутых ядерных боевых блоков и ракет, а также общее число стоящих на вооружении страны боеголовок.***

Документ, обнародованный в октябре 2010 года, предусматривает снижение количества боеголовок на борту каждой стратегической подводной лодки класса "Вэнгард" с 48 до 40 единиц. При этом каждая такая подводная лодка, оборудованная 16 шахтами для баллистических ракет морского базирования Trident D5, должна будет нести не более восьми ракет. Общее количество боеголовок на вооружении Великобритании должно уменьшится с текущих 160 до 120 единиц.

По словам Фокса, в настоящее время боевое дежурство уже несет одна стратегическая подводная лодка с сокращенным до 40 боеголовок вооружением. В настоящее время на вооружении ВМС Великобритании стоят четыре атомных подлодки класса "Вэнгард": "Вэнгард", "Викториос", "Виджилант" и "Венджеанс". Общий размер ядерного арсенала Великобритании, включающий также и боеголовки, не стоящие на вооружении, но хранящиеся на складах, должен сократиться до 180 единиц к середине 2020 годов.

КОНТРАКТИ

## Китай купил российских двигателей на полмиллиарда долларов

***"Рособоронэкспорт" и министерство обороны Китая заключили контракт на поставку азиатской стране 123 двигателей АЛ-31ФН на общую сумму в 500 миллионов долларов, пишет газета "Ведомости". Первые 13 двигателей будут поставлены заказчику до конца текущего года, а полностью передача силовых установок завершится к 2013 году. Исполнением контракта займется московский завод "Салют".***

Двигатели АЛ-31ФН широко применяются на китайских истребителях J-10 и J-11 (измененная копия Су-27). Китай регулярно осуществляет закупки российских силовых установок, поскольку двигатели для боевых самолетов, производимые в стране, не отличаются надежностью. В 2003 году министерство обороны Китая приобрело у России 54 двигателя, в 2007-м – 100, а в 2009-м – 122. Предположительно, большинство из купленных



двигателей были установлены на экспортные версии китайских военных самолетов по требованию заказчиков.

В настоящее время Китай выпускает для истребителей J-10 и J-11 двигатели WS-10 и их производные. Эти двигатели являются копиями российских АЛ-31, но отличаются от последних меньшей тягой, надежностью и более коротким межремонтным ресурсом. В частности, двигатели WS-10A установлены на прототип китайского палубного истребителя J-15 (копия Су-33), а WS-10G – на прототип истребителя-бомбардировщика пятого поколения J-20.

Помимо АЛ-31ФН, Китай также регулярно закупает в России двигатели РД-93 (версия РД-33 для китайского истребителя FC-1, поставляемого также в Пакистан под обозначением JF-17). В 2010 году российские компании "Сухой" и "МиГ" потребовали от "Рособоронэкспорта" прекращения поставок Китаю двигателей РД-93. Поводом для этого стало намерение Китая продать Египту истребители FC-1. На этот же рынок намерена выйти "МиГ" с МиГ-29. Позже стало известно, что продажа и поставка этих двигателей Китаю будет продолжена, поскольку FC-1 по своим характеристикам не составляет конкуренции российским самолетам.

*Сторінку підготував Сергій Клименко.*

ПЛАНИ

## Перший пуск "Циклон-4" з Алкантари заплановано на 2013 рік

***На 2013 рік заплановано перший пуск ракети-носія "Циклон-4" у рамках спільного українсько-бразильського проекту Alcantra Cyclone Space. Про це заявив генеральний директор української частини проекту Alcantra Cyclone Space Олександр Сердюк, повідомляє "Укрінформ".***

"Почалося будівництво наземного космічного комплексу, замовлено та виготовляється наземно-технологічне устаткування, закінчується відпрацьовування різних систем комплексу. У проекті задіяні переважно постачальники з України, хоча певну частку становлять і бразильські компанії", – сказав О.Сердюк.

"Існують труднощі, які ми долаємо. В основному вони носять фінансовий характер, але це звична практика. Головне, що проект підтримується урядами обох країн, роботи виконуються вчасно", – підкреслив він, додавши, що зараз проекту необхідно "ритмічне фінансування" як з боку України, так і з боку Бразилії.




СТАТИСТИКА

## В 2011 году выполнено 30 космических пусков

***За первые шесть месяцев 2011 года в мире было выполнено 30 пусков космических носителей (за первое полугодие 2010 года – 35 пусков). Из этого числа один запуск (4 марта 2011 года РН Taurus) был аварийным.***

*В России состоялось 11 пусков (за тот же период 2010 года – 17). Один запуск оказался частично успешным – спутник "Гео-ИК-2" был выведен на нерасчетную орбиту и к настоящему моменту связь с ним потеряна.*

*Столько же пусков (11) было произведено в США (за январь – июнь 2010 года – восемь). Но один старт из этого числа был аварийным.*

*Компания Arianespace осуществила пуски трех носителей (годом ранее – 2), Китай – 2 (в 2010 году – 4), по одному запуску приходится на Японию, Индию и Иран.*

НАВІГАЦІЯ

## Четыре навигационных спутника "Глонасс-М" запустят до конца октября

***Россия планирует запустить четыре навигационных спутника "Глонасс-М" до конца октября, сообщил "Интерфаксу" источник в ракетно-космической отрасли. По данным источника, 30 августа с космодрома Плесецк запустят один аппарат, а 25 октября с космодрома Байконур – еще три аппарата.***

Как отметил собеседник агентства, одиночный запуск будет осуществлен ракетой-носителем "Союз-2-1Б" с разгонным блоком "Фрегат", групповой – ракетой-носителем "Протон-М" с разгонным блоком "Бриз-М".

Ранее на авиакосмическом салоне в Ле Бурже генконструктор – гендиректор компании "Информационные спутниковые системы" Николай Тестоедов сообщил, что до конца 2011 года на орбиту планируется вывести пять спутников "Глонасс-М" и один "Глонасс-К".

Тогда же Николай Тестоедов признался, что аппараты ГЛОНАСС летают фактически "на честном слове": система космического позиционирования не может нормально функционировать из-за недоработок, которые проявляются в процессе эксплуатации. Как пояснил генконструктор, спутники включали в орбитальную группировку на этапе летно-конструкторских испытаний. Однако, пообещал Тестоедов, в скором времени ситуация кардинально изменится.

АМБІЦІЇ

## Китай готовится к стыковке

***Китайский целевой модуль "Тяньгун-1" ("Небесный дворец-1"), который станет важным фундаментом для осуществления первой в истории страны стыковки космических аппаратов, уже прошел заводскую приемку. Об этом сообщил пресс-представитель китайской программы пилотируемых космических полетов.***

Как проинформировал представитель, 29 июня "Тяньгун-1" был перевезен на расположенный в Северо-Западном Китае космодром Цзюцюань. В настоящее время идет его последнее тестирование.

После того, как в сентябре 2008 года один из членов экипажа космического корабля "Шэньчжоу-7" совершил первый в истории Китая выход в открытый космос, Китай всесторонне вступил в стадию осуществления стыковки космических аппаратов. В итоге двухлетних усилий целевой модуль "Тяньгун-1" и вся аппаратура, которая будет установлена на его борту, уже прошли заводскую приемку. А работа по подготовке к запуску ракеты-носителя Чанчжэн-F ("Великий подход-F"), которая выведет "Тяньгун-1" на орбиту, идет в соответствии с графиком.

Китай планирует произвести запуски модуля "Тяньгун-1" и космического корабля "Шэньчжоу-8" в 3-м и 4-м квартале нынешнего года соответственно в целях осуществления первой стыковки космических аппаратов, передает агентство Синьхуа.



СПІВПРАЦЯ

## Великобритания и Китай будут сотрудничать в космосе

***Великобритания и Китай подписали масштабное соглашение по космическому сотрудничеству. Согласно подписанному документу британские и китайские компании создадут три совместных спутника высокого разрешения для дистанционного зондирования Земли. Основная часть контрактов подписана между британским дистрибутором спутниковых данных DMCII и пекинской 21AT. В совместном заявлении сторон говорится, что компании создадут спутники, которые смогут фотографировать земную поверхность в разрешении менее метра. Полностью к запуску аппараты должны быть готовы к 2014 году.***

Сообщается, что основным оператором трех спутников будет китайская 21AT (Twenty First Century Aerospace Technology Company), эта же компания получит доступ к 100% емкости новых аппаратов. Операционное управление аппаратами также будет осуществлять китайская компания. В то же время британская DMCII может без ограничений использовать мощности аппаратов и работать с графикой по своему усмотрению.

В китайской компании говорят, что их в первую очередь интересуют возможности по картографированию китайской территории и предоставлению данных местным заказчикам.

Непосредственным производством трех космических аппаратов DMC-3 займется головная компания DMCII Surrey Satellite technology LTD. Стоимость каждого аппарата составит порядка 110 млн британских фунтов, пишет Cyber Security.

НАУКА

## Марсианская ржавчина помешала найти следы воды

***Ученые обнаружили, что марсианская ржавчина может скрывать следы некогда существовавших на Красной планете водоемов. Статья ученых появилась в журнале Journal of Astrobiology, а ее краткое изложение приводится на сайте NASA.***

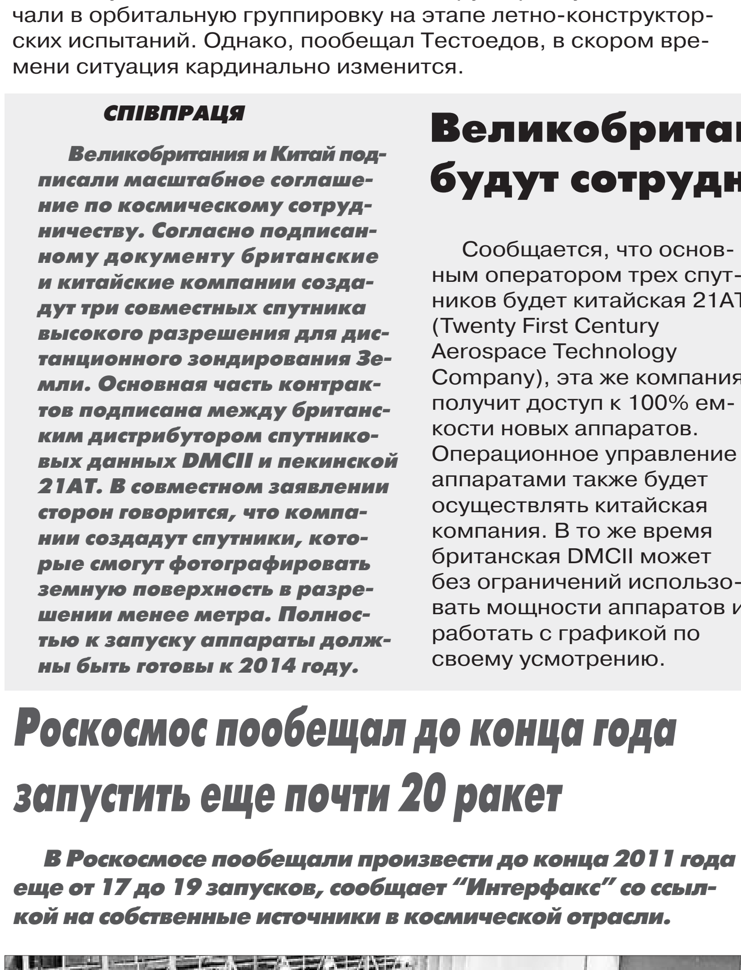
Считается, что одним из следствий присутствия воды является образование особых минералов – так называемых карбонатов. Ученым удалось установить, что гидроксид железа – обычная ржавчина – может покрывать отложения данного минерала, препятствуя его регистрации методами спектроскопии.

По словам ученых, открытие было сделано в пустыне Мохаве, где условия очень напоминают марсианские. Таким образом, для поиска "скрытых" карбонатов на Красной планете необходимо анализировать спектральные особенности именно смесей карбонатов с гидроксидом железа, пишет Lenta.ru.

ПУСКИ

## Роскосмос пообещал до конца года запустить еще почти 20 ракет

***В Роскосмосе пообещали произвести до конца 2011 года еще от 17 до 19 запусков, сообщает "Интерфакс" со ссылкой на собственные источники в космической отрасли.***




Из намеченных запусков пять придется на ракеты-носители "Союз", которые отправятся к Международной космической станции: две пилотируемые экспедиции и три грузовые. Из них запуск грузовика "Прогресс М-14М", запланированный на 27 декабря 2011 года, может быть перенесен на следующий год. Кроме этого, запланировано еще 4 пуска "Союзов" с другими спутниками на борту. Также планируется старт 5-7 ракет-носителей "Протон", один из которых со спутниками ГЛОНАСС.

Еще 3 запуска придутся на ракету-носитель "Зенит". Этой ракете предстоит вывести в космическое пространство обсерваторию "Спектр-Р", спутник Intelsat 18 и зонд "Фобос-Грунт". Последний должен отправиться к марсианскому спутнику Фобосу и вернуться с образцами грунта на Землю.

НА ОРБІТІ

## Выход в открытый космос по программе МКС запланирован на август

***Очередной выход в открытый космос по российской программе запланирован на август, сообщил в своем блоге на сайте Роскосмоса бортинженер 28-й длительной экспедиции на Международной космической станции (МКС) Александр Самокутяев.***

"Пока дата выхода согласовывается. Она зависит от прилета шатлла. Планируется, что выход состоится в августе", – написал Александр Самокутяев.

Космонавт совершит выход в открытый космос с более опытным Сергеем Волковым, который во время предыдущего полета дважды работал за бортом МКС.

На поверхности МКС космонавтам предстоит провести ряд работ по дооснащению российского сегмента. Кроме того, А.Самокутяев и С.Волков запустят малый космический аппарат "Кедр" в рамках эксперимента "Радиоскаф", пишут "Аргументы недели".

*Подготовлено по материалам информационно-аналитического центра "СПЕЙС-ІНФОРМ"*
*www.space.com.ua*

***Иван Никитович Кожедуб был самым прославленным асом в рядах Красной Армии и союзников СССР по антигитлеровской коалиции периода Великой Отечественной войны. Он совершил 330 боевых вылетов, принимал участие в 120 воздушных боях, сбил 62 самолета противника. Фашистские авианаводчики, услышав позывной Кожедуба в эфире, предупреждали пилотов Люфтваффе: "Ахтунг! (Внимание!) В небе Кожедуб!".***

# Две войны Ивана Кожедуба

### *"Ахтунг-ахтунг! В небе Кожедуб!"*

Иван Кожедуб родился 8 июня 1920 года (официальная дата рождения – 08.06.1920 не точна, де-факто – 06.07.1922. Два года он себе добавил, для поступления в техникум.) в деревне Ображеевка Шосткинского района Сумской области в семье крестьянина-бедняка. В семье Кожедубов было пятеро детей – одна дочь и четверо сыновей: Яков, Александр, Григорий и младший – Иван. Отец батрачил, чтобы прокормить семью, с малых лет тяжело работали и все старшие братья.

В 1934 году Кожедуб окончил школу-семилетку. Еще два года, до 16 лет, проучился в школе рабочей молодежи, совмещая учебу с работой в должности библиотекаря. Поступил в химико-технологический техникум в городе Шостка. Без отрыва от учебы в техникуме получил специальность пилота в Шосткинском аэроклубе.

В 1940 году, после окончания техникума, Иван был призван в ряды Красной Армии и поступил в Чугуевское военное авиационное училище летчиков. В 1941 году, окончив училище, Кожедуб получил квалификацию летчика-истребителя – это случилось в тот период, когда немецкий вермахт уже начал сосредоточивать свои войска возле восточных границ Советского Союза.

Кожедуба, как лучшего среди выпускников, оставили в училище на должности летчика-инструктора. Когда Германия начала военные действия, напав на Советский Союз, Ивану Кожедубу исполнился 21 год (де-факто – 19 лет), и он был на несколько лет моложе тех летчиков, которые получили боевой опыт во время вооруженных конфликтов 1930-х годов.

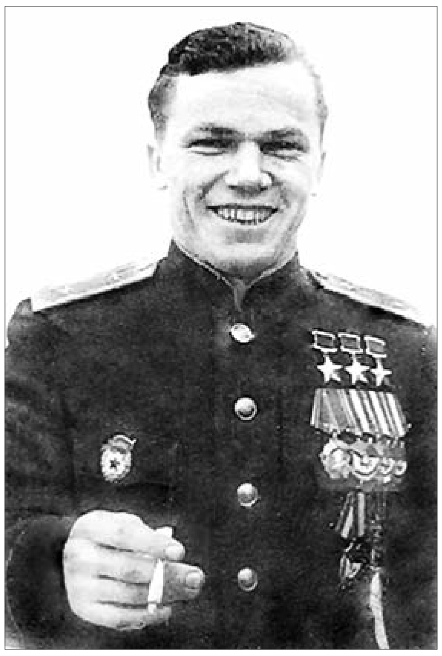
Время летело. Командование училища получило приказ отправить на фронт опытных инструкторов, которые досконально владели техникой пилотирования и боевым применением… Но своего времени Кожедуб терпеливо ждал почти два военных года, обучая летному делу курсантов. А в военные годы это дело было особенным, так как инструктор должен был на "отлично" научить летчиков искусству пилотажа, воздушного боя и стрельбе на истребителе по ускоренной программе.

Одновременно сержант Кожедуб (в выпуске 1941 года летчики были аттестованы сержантами) настойчиво занимается "истребительным" образованием: изучает тактику воздушных боев, вычерчивает их схемы, конспектирует, анализируя описания приемов воздушного боя. Поздней осенью 1942 года после многочисленных просьб и рапортов старший сержант Иван Кожедуб в числе других инструкторов и выпускников училища был направлен в Москву на пункт сбора летно-технического состава, откуда попал в 240-й иап (истребительный авиационный полк).

Этот полк еще в августе 1942 года в числе первых был вооружен новейшими в то время истребителями Ла-5. Переучивание летчиков провели наспех, за 15 дней, и послали на фронт. На Сталинградском направлении полк понес тяжелые потери и был выведен с фронта на переформирование. В полку остались лишь несколько летчиков и командир полка майор Солдатенко.

Теперь подготовка и переучивание личного состава полка проводились основательно. В конце декабря 1942 года после напряженной месячной теоретической подготовки с ежедневными занятиями Кожедуб вместе с другими летчиками приступил к полетам на новых машинах.

Во время одного из тренировочных полетов на высоте 50 метров у мотора начала падать тяга. Кожедуб сумел быстро развернуть самолет и спланировал на край летного поля. После вынужденной посадки, самолет прополз на брюхе несколько десятков метров и остановился. Сильно ударившись при посадке, Кожедуб на несколько дней



выбыл из строя и к моменту отправки на фронт едва налетал на новой машине 10 часов.

Впоследствии Иван Никитович вспоминал: "Приближался февраль 1943 года, а мы еще тренировались, заканчивая программу переучивания… Нам все чаще говорили, что скоро вылет на фронт. Однако самолетов, на которых мы тренировались, было недостаточно. А через несколько дней морозным утром в небе появились "лавочкины". Начали приземляться. И вот новенькие Ла-5 уже стоят стройным рядом, поблескивая на солнце. Читаем надпись на бортах самолетов: "Валерий Чкалов". Нам даже не верилось, что это наши самолеты. Новенькие, прямо с завода. За каждым летчиком закреплена машина. Мне достался пятибачный Ла-5 № 75. У всех ребят трехбачные машины – они легче и более маневренны. А пятибачный тяжеловат…"

В состав действующей армии Кожедуб попал только в марте 1943 года.

Во время своего первого боевого вылета на прикрытие аэродрома он попал под удар вражеских истребителей, пытаясь в одиночку атаковать группу бомбардировщиков, а потом попал в зону огня нашей зенитной артиллерии. Самолет его получил тяжелые повреждения от пушечной очереди вражеского Ме-109 и от попадания двух зенитных снарядов. Кожедуб чудом остался жив: бронеспинка сиденья защитила от фугасного снаряда авиационной пушки. Об этом вылете он вспоминал: "… Самолет еле держался в воздухе. Не прыгнуть ли с парашютом? Но я сейчас же отогнал эту мысль. Твердо решил посадить израненную машину. И вот я иду на посадку. Самолет плохо слушается рулей… Скорость падает. Гидросистема вышла из строя – выпустить шасси не удается… Решаю применить аварийный способ выпуска шасси… Самолет коснулся земли. Сбежались товарищи, окружили мой самолет. Механик самолета Иванов говорит: "Удивительно, как самолет не развалился в воздухе. На честном слове держался. Вот живучий!.."

Самолет отправили в длительный ремонт. На боевые задания Кожедуб теперь вылетал редко, на свободных самолетах.

Только во время 40-го боевого вылета на Курской дуге, сам уже став "батей" – заместителем командира эскадрильи, в паре со своим неизменным ведомым Василием Мухиным, Кожедуб сбил своего первого "лаптежника" (так за неубирающиеся в полете шасси фронтовики называли немецкие пикирующие бомбардировщики "Юнкерс-87" ). Эту первую победу в воздушном бою он одержал 6 июля 1943 года, когда эскадрилья под командованием старшего лейтенанта Федора Семенова вступила в бой с двадцатью немецкими Ю-87 (Junkers Ju-87 "Stuka"), атаковавшими позиции советских войск под Курском.

Как известно, главной операцией Вермахта в 1943 году должно было стать наступление на центральном фронте, под Курском, операция получила название "Цитадель". Сюда были стянуты все боеспособные силы немецкой бомбардировочной авиации , составившие около 360 машин Ju-87D ("Dora") и порядка 15 самолетов Ju-87G ("Gustav").

Модифицированный самолет "Stuka" – Ju-87G был вооружен установленными под крылом 37-мм скорострельными пушками и был способен эффективно бороться с советскими танками. Наступление началось 5 июля 1943 года. С этого момента экипажи немецких пикирующих бомбардировщиков совершали до шести боевых вылетов в день. В то время, как "Густавы" охотились за танками, вооруженные бомбами самолеты Ju-87 атаковали фланги Советской армии.

Но, несмотря на мощную поддержку с воздуха, через несколько дней немецкое наступление захлебнулось, увязнув в плотной обороне советских войск. 23 июля, когда были исчерпаны последние резервы, Гитлер отдал приказ своим войскам перейти к обороне. Так фактически закончилось последнее крупное наступление немцев на Восточном фронте. После этого немецкая армия стала отходить назад, на запад.

И. Кожедуб, в то время младший лейтенант, к 16 июля (за 10 дней боев) довел свой победный счет до семи сбитых фашистских самолетов.

В августе 1943 года младшего лейтенанта Кожедуба, уже награжденного орденом Красного Знамени, назначили командиром эскадрильи 240-го истребительного авиационного полка . К первой неделе ноября 1943 года, за четыре месяца участия в боях, на счету Кожедуба было уже 26 фашистских стервятников.

Взыскательный и требовательный к себе, неистовый и неутомимый в бою, Кожедуб был идеальным воздушным бойцом, инициативным и исполнительным, дерзким и расчетливым, отважным и умелым, рыцарем без страха и упрека. "Точный маневр, ошеломляющая стремительность атаки и удар с короткой дистанции", – так Кожедуб определял основу воздушного боя. Он был рожден для боя, жил боем, жаждал его. Кожедуб вспоминал: "… Бомбардировщики "Хейнкель-111" – их около двадцати – летят к линии фронта эшелонами, значительно выше нас с Мухиным… Боевым разворотом стремительно набираем высоту … совсем близко бомбардировщики. На желтых плоскостях чернеют кресты. Передаю ведомому: "Берем в клещи крайнего!" С двух сторон заходим к бомбардировщику. Начали сближаться. Дистанция подходящая. Командую: "Огонь!" Заработали пушки… Самолет врага загорелся, начал падать, оставляя за собой шлейф дыма. Тут на нас навалились истребители противника: их около двадцати… со всех сторон засверкали огненные трассы … Мы оказались в трудном положении. Подбадриваю ведомого – коротко передаю по радио: "Держись, Вася! Держись!" Мы – единое целое. Если враг собьет одного, другой наверняка погибнет. Основное – не допустить врага в хвост… То взмываем, то снижаемся, выполняя немыслимо сложные фигуры. Короткими очередями отгоняем друг от друга вражеские самолеты… Боевые товарищи спешат к нам на выручку… Благополучно приземляемся на своем аэродроме. Вылезаю из кабины, обливаясь потом. Ко мне спешит Мухин. Его гимнастерка тоже взмокла, лицо красное… крепко жму ему руку…"

***(Продолжение следует).***

***Игорь Чичкань, военный историк, полковник в отставке, участник боевых действий в Афганистане.***

***Людмила Кошелева, директор Броварской централизованной библиотечной системы, заслуженный работник культуры Украины.***

## ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

### *8 -17 липня*

***8 липня 1965 р.*** *народився начальник управління підготовки та застосування авіації – заступник начальника авіації КПС ЗС України І.В. Черепенько.*



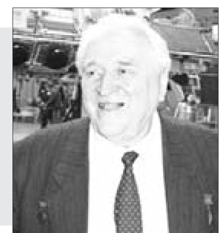
***9 липня 1950 р.*** *народився Президент України – Верховний Головнокомандувач ЗС України В.Ф. Янукович.*

***9 липня 1950 р.*** *народився Головний інженер військ зв'язку та ІС штабу КПС ЗС України П.В. Кадура.*

***11 липня 1960 р.*** *народився начальник відділу безпеки польотів КПС ЗС України С.М. Жидков.*

***11 липня 1930 р.*** *народився заслужений військовий льотчик, Герой Радянського Союзу Г.А.Баєвський.*

***11 липня 1930 р.*** *народився заслужений ветеран космічної галузі, колишній головний інженер ВО "Південмаш" В.С.Соколов.*



***12 липня 1876 р.*** *народився один із перших російських льотчиків С.І.Уточкін.*

***12 липня 1922 р.*** *народився заслужений льотчик-випробувач СРСР С.А.Мікоян.*

***12 липня 1953 р.*** *народився військовий льотчик О.І.Головань.*

***12 липня 1959 р.*** *народився начальник інженерно-аеродромного управління логістики КПС ЗС України П.І. Яворський.*

***12 липня 1985 р.*** *здійснив перший політ літак ДРВ Ан-71 із ТРДД Д-436К, екіпаж С.О.Горбика.*

***13 липня 1896 р.*** *народився авіаконструктор, творець сімейства літаків типу "безхвостка" і "літаюче крило" Б.І.Черановський.*

***13 липня 1955 р.*** *народився начальник академії СВ ім. гетьмана Петра Сагайдачного П.П.Ткачук.*

***13 липня 1956 р.*** *народився Генеральний директор ЗАТ "Авіакомпанія "Аеросвіт" А.С.Майберг.*

***13 липня 1962 р.*** *здійснено перший випробний пуск МБР Р-16У з шахтної пускової установки.*

***14 липня 1916 р.*** *викладачем Артилерійської академії І.П.Граве подано заявку на винахід реактивних зарядів із бездимного пороху.*

***14 липня 1917 р.*** *здійснив перший політ літак Київського політехнічного інституту ПКІ-5 "Торпеда" конструкції О.Касьяненка.*

***14 липня 1937 р.*** *встановлено перший в СРСР, зареєстрований ФАІ, абсолютний світовий рекорд дальності польоту – 10148 км. Безпосадковий переліт Москва – Північний полюс – Сан-Джасінто (США) (початок 12.07.), М.М.Громов, О.Б.Юмашев, С.О.Данилін на АНТ-25.*

***14 липня 1941 р.*** *вперше застосували реактивну артилерію – батарея БМ-13-16 ("Катюша") капітана І.О.Флерова.*

***14 липня 1946 р.*** *народився заслужений льотчик-випробувач, член Міжнародної асоціації льотчиків-випробувачів В.М.Горбунов.*

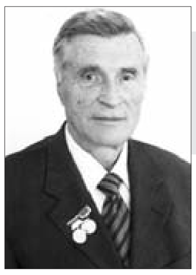
***14 липня 1951 р.*** *здійснено перше в СРСР катапультування в скафандрі, Ю.О.Гарнаєв.*

## ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

### 8 -17 липня

***15 липня 1910 р.** відбулося відкриття першої в Росії школи для військових льотчиків (військово-авіаційний клас при Одеському аероклубі).*

***15 липня 1916 р.** створено авіабудівельну компанію "Pacific Aero Products". Із 1917 р. – "Boeing Airplane Company" (США).*



***15 липня 1935 р.** народився Генеральний директор ДП "Укркосмос" О.О.Макаров.*

***15 липня 1946 р.** створено перше ракетне з'єднання, озброєне БР дальньої дії, – бригада особливого призначення генерала О.Ф.Тверецького.*

***15 липня 1949 р.** створено ДП МО України "Київський ремонтний завод "Радіан".*



***15 липня 1959 р.** народився начальник фінансово-економічного управління Командування ПС ЗС України О.М.Бондар.*

***15 липня 1975 р.** здійснено перший в історії спільний космічний політ СРСР і США, КК "Союз-19" і "Аполлон" (О.О.Леонов, В.М.Кубасов і Т.Стаффорд, В.Бранд, Д.Слейтон).*

***16 липня 1910 р.** здійснено перший у Росії переліт на літаку сухопутного базування над морем (Одеса – Дофінівка), С.І.Уточкін на літаку "Фарман IV".*

***16 липня 1917 р.** народився військовий льотчик, двічі Герой Радянського Союзу П.М.Камозін.*



***16 липня 1929 р.** народився заслужений льотчик-випробувач СРСР О.С.Бежевець.*

***16 липня 1955 р.** народився перший начальник штабу, перший заступник командувача ПС ЗС України (2005-2008) С.Б.Клімов.*



***16 липня 1970 р.** народилася кандидат педагогічних наук, старший викладач кафедри соціально-гуманітарних наук і професійної педагогіки, помічник ректора ДЛАУ Ольга Кушнір.*

***16 липня 1956 р.** здійснив перший політ винищувач-перехоплювач Ла-250 "Анаконда", О.Г.Кочетков.*

***17 липня 1916 р.** вперше морські літаки з авіатранспорту "Орлиця" перемогли в бою з німецькими літаками. День народження морської авіації.*

***17 липня 1928 р.** народився заслужений випробувач РКТ, директор Київського музею космонавтики (до 2005 р.), керівник Комітету історії космонавтики аерокосмічного товариства України В.І.Катаєв.*



***17 липня 1944 р.** день заснування Головної астрономічної обсерваторії НАН України.*

***17 липня 1954 р.** народився льотчик-випробувач АНТК ім. О.К.Антонова А.В.Лиходєд.*

# В борьбе с воздушной стихией

***Двенадцатого июля 1876 года в Одессе родился один из первых русских авиаторов Сергей Исаевич Уточкин.***



Рано лишившись родителей, он с десяти лет воспитывался в пансионе Ришельевской гимназии. С гимназических лет Сергей увлекался всевозможными видами спорта и в каждом из них добивался совершенства. Он последовательно занимался легкой атлетикой, теннисом, футболом, гребными и парусными гонками, плаванием, фехтованием, борьбой, боксом. Увлекшись велосипедным спортом, затем мотоциклетным и автомобильным, Уточкин стал сильнейшим гонщиком своего времени в каждом из этих видов спорта.

Когда в 1907 году в Одессе начали полеты на воздушном шаре аэронавты Витолло, Брунер и Древницкий, Уточкин, с присущей ему одержимостью, увлекся этими полетами. Второй свой вылет в Одессе Витолло совершил уже с пассажиром – Сергеем Уточкиным. Затем шар был приобретен у Витолло, и 26 сентября 1907 года Уточкин совершил свой первый, самостоятельный полет, за которым последовали еще ряд полетов. Совместно с К.Маковецким и А.Шкруфом в ноябре-декабре 1907-го С.Уточкин гастролировал в Египте, где они совершили 8 полетов над пирамидами и Сахарой (Уточкин летал 6 раз). После возвращения в Одессу смелые покорители воздушной стихии удостоились грамот Одесского аэроклуба на звание пилотов-воздухоплавателей.

Весной 1909 года Одесский аэроклуб приобрел во Франции биплан Вуазена. Однако попытки облетать самолет, которые предприняли Маковецкий, Шкруф и Катанео, заканчивались только отрывом от земли, короткими полетами на высоте в несколько метров и авариями. В результате самолет был разбит и не восстановлен, а мечты одесских планеристов Уточкина и Ефимова полетать на нем не осуществились.

Начиная с осени 1909 года, Уточкин полностью отдает все силы последнему своему увлечению – самолету. В сентябре он отправился во Францию, устроился механиком на авиазавод "Гном", где познакомился с новейшими конструкциями самолетов. Во Франции Сергей Уточкин приобрел все необходимое для постройки двух монопланов типа "Блерио". Возвратившись в Одессу, он с помощью нескольких солдат морского батальона принялся за строительство самолета. Средств катастрофически не хватало. В конце концов, Уточкин попробовал поднять свою машину в воздух. И хотя первые попытки были неудачны, пилот настойчиво продолжал свою работу – он хотел первым взлететь над Одессой. Однако его опередил Михаил Ефимов, который, успешно закончив курс обучения во Франции у Фармана и получив диплом летчика, привез в Одессу аэроплан "Фарман-IV". 8 марта 1910 года он устроил первые показательные полеты.

Через неделю после полетов Ефимова Уточкин самостоятельно осуществил свой первый полет на том же "Фармане-IV". Вслед за первым Сергей Уточкин совершил еще несколько удачных полетов и 31 марта 1910 года, сдав экзамен комиссии Одесского аэроклуба, получил грамоту пилота № 1.

В апреле 1910-го Уточкин отправился в поездку по городам России с демонстрационными полетами. Это была первая такая поездка русского авиатора. Сначала он летал по контракту, но вскоре выкупил самолет и стал организовывать свои полеты самостоятельно. Антрепренером стал его брат Леонид, а механиком – рядовой морского батальона Адам Кам. В этой поездке Уточкин налетал 60 часов, покрыл расстояние 3500 км, а его полеты видело около миллиона человек. Впервые полет самолета увидели жители Киева – 21 апреля, Москвы – 2 мая, Харькова – 25 мая, Нижнего Новгорода – 6 августа, Тифлиса – 16 октября.

Двадцать третьего апреля 1910 года в Киеве Сергея Уточкина наградили Серебряной медалью Киевского общества воздухоплавания "За популяризацию воздухоплавания в России", а 8 июня Н.Жуковский на 1-м собрании Московского общества воздухоплавания сообщил о присуждении С.Уточкину приза "За отличный спуск в неудачный для авиатора день 9 мая на месте народного гулянья в Пресне".

В августе 1910 года Уточкин второй раз посетил Москву, где попробовал свои силы как летчик-испытатель. Он провел испытания самолета, построенного велосипедной фирмой "Дукс" по французской лицензии.

Увлекаясь полетами, Сергей Уточкин не забывал о постройке собственного самолета. С помощью механика Кама ему удалось построить биплан по типу "Фармана", на котором в декабре 1910-го он совершил десятки полетов над Одессой и над морем.

В 1911 году Уточкин продолжил демонстрационные полеты не только в России, но и за границей. Он летал на построенном им самолете в Египте над Каиром, Хелуаном, пирамидами и Сахарой, над Александрией, в Греции над Афинами и Фалерской гаванью.

В июле 1911-го Всероссийский авиаклуб организовал первый в России групповой перелет Петербург – Москва. Это состязание, в котором принял участие Сергей Уточкин, оказалось для него роковым, едва не стоившим жизни. Он вылетел первым 10 июля на самолете "Блерио" и в 10 км от Новгорода из-за остановки мотора совершил вынужденную посадку, при которой сам не пострадал, но самолет был поврежден. После ремонта, летчик 11 июля вновь поднялся в воздух, но его преследовали неудачи: в 25 км от Крестцов, у деревни Вины, внезапным порывом ветра самолет резко бросило вниз, и так как управлять им не хватило сил, Уточкин выключил мотор и попытался сесть. Однако машина попала в глубокий овраг с речкой и разбилась. Летчик, пытаясь покинуть самолет на лету, перед его ударом о землю, получил серьезные ранения: надлом черепной коробки, перелом правой ключицы и вывих коленного сустава левой ноги.

К сожалению, активная деятельность этого незаурядного человека прервалась в середине 1913 года. Перенапряжение последних лет, ранения и многочисленные травмы при падениях спровоцировали резкое ухудшение его здоровья. Страдая от головных болей и борясь с ними, он стал злоупотреблять наркотиками, чему в немалой степени способствовала и драма в семейной жизни. Все это привело к тяжелому психическому заболеванию, и Уточкин попал в психиатрическую больницу, где провел целый год. Когда началась Первая мировая война, окрепший от болезни С.Уточкин снова начал рваться в авиацию, искать работу летчика-испытателя, но его зачислили в автомобильно-авиационную дружину с присвоением воинского звания прапорщик.

Во время одного из полетов он простудился и заболел воспалением легких, что окончательно прервало его летную деятельность. Отрыв от любимого дела, забвение, одиночество и нужда привели к новой вспышке болезни, и Сергей Уточкин снова попал в психиатрическую больницу. Там он и скончался 31 декабря 1915 года.

Сергей Исаевич Уточкин прожил не полных сорок лет, из которых на долю авиации пришлось менее пяти, но можно с полным основанием оценить эти годы как яркие страницы не только его биографии. Без этих страниц нельзя рассматривать историю становления и возмужания отечественной авиации.

# Горловский сокол

***Среди старшего поколения советских асов, то есть тех, кому к концу войны исполнилось около 35 лет, Гавриил Власович Диденко имеет наибольшее количество побед, причем половина сбитых им самолетов – тяжелые бомбардировщики.***



Родился Диденко 12 июня 1908 года в поселке Горловка (ныне город) Донецкой области. В 1933 году окончил Энгельсскую военную авиационную школу летчиков. За заслуги в советско-финляндской войне был награжден орденом Красного Знамени. В Великой Отечественной войне участвовал с первого дня. Уже 28 июня 1941 года на самолете МиГ-3 при сопровождении бомбардировщиков Пе-2, в бою над финской территорией, он сбил 2 немецких истребителя Ме-109.

Пятого мая 1942 года, во время боев за Крым, отражая налет на железнодорожную станцию Семь Колодезей, (единственную станцию, "питавшую" в то время фронт), в 20-минутном бою с численно превосходящим противником Диденко на Як-1 сумел уничтожить 3 вражеских самолета. Сам был сбит, ранен, выбросился с парашютом.

В сентябре 1942 года Гавриил Власович возглавил спецгруппу истребителей Як-1 на Сталинградском фронте. Вновь особо он отличился в одном из ноябрьских боев, атаковав парой 12 бомбардировщиков Ju-88, лично сбив 3 "Юнкерса" и "обеспечив" ведомому уничтожение еще одного.

Зимой и весной 1943 года Диденко защищал нефтяные коммуникации в районе Астрахани – Кизляра. В первом же бою на новом направлении лично сбил 2 бомбардировщика Ju-88, а летчики его группы уничтожили в тот день еще 4 Ju-88, одного тараном, чем существенно снизили активность немецкой бомбардировочной авиации. С марта по сентябрь 1943 года Г.Диденко командовал 907-м истребительным авиационным полком ПВО на Центральном фронте. Его звездный час вновь пробил 2 июля 1943 года, когда, отражая налет авиации противника на Курск, летчики возглавляемого им полка сбили 31 вражеский самолет, из них 21 бомбардировщик, потеряв одну свою машину. Диденко провел в этот день 6 боевых вылетов, сбил лично 4 и в составе группы 9 самолетов противника.

В мае 1944 года Гавриила Диденко назначили заместителем командира 2-го гвардейского истребительного авиаполка. В октябре 1944- го гвардии майор Диденко стал командиром 482-го истребительного авиаполка. За время его командования полком, летчиками был сбит 91 самолет противника, свои потери составили 6 летчиков и 11 самолетов.

Командование нередко сдерживало боевой пыл Диденко, зачастую прямо запрещая ему принимать участие в боевых вылетах. В конце 1944 – начале 1945 годов ему удалось провести лишь 3 воздушных боя, но в одном из них он вновь сделал "хет-трик", сбив на Ла-5 над переправой через реку Бобер 3 самолета Fw-190. За образцовое выполнение боевых заданий командования, мужество, отвагу и геройство, проявленные в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками, гвардии майор Диденко за 22 лично и 37 в группе сбитых самолетов противника был удостоен звания Героя Советского Союза.

Свою последнюю победу отважный летчик одержал 1 мая 1945 года. В тот день 2 пары истребителей Ла-5ФН во главе с командиром 482-го авиаполка встретили над центром Берлина 4 вражеских самолета Fw-190. Наши летчики с ходу атаковали их. В ожесточенном бою Г.Диденко и М.Горсков сбили по одной неприятельской машине. Уцелевшие поспешно ушли из-под нового удара над самыми крышами домов.

К концу войны Гавриил Власович совершил около 400 успешных боевых вылетов и, участвуя в 90 воздушных боях, довел счет лично сбитых самолетов противника до 26. За это же время он освоил истребители МиГ-3, Як-1, Ла-5, "Харрикейн", Ла-7.

*Підготувала Вероніка Дернова.*

КІБЕР-ВІЙНИ

# Американські військові готуються до боротьби з кібер-терористами

***Міністерства оборони та Національної безпеки США посилюють захист країни від кібер-атак.***

Американські військові відомства зайнялися розробкою стратегії забезпечення кібер-безпеки країни. Ця стратегія передбачає цілий комплекс заходів. Головне її завдання – захист підприємств та інфраструктури країни від хакерських атак. Проект отримав назву Defense Industrial Base Cyber Pilot.

Представники військового відомства впевнені, що зараз захист підприємств, особливо оборонного комплексу, є особливо актуальним. Хакерські угруповання активізувалися останнім часом, крім того, організація Аль-Каїда також пообіцяла почати активно діяти в кібер-просторі.

Це підтверджується великою кількістю атак в останні місяці. У Пентагоні вважають, що нова програма кібер-безпеки зміцнить захист як оборонних, так і цивільних підприємств.

Влада США останнім часом приділяє особливу увагу забезпеченню кібер-безпеки країни. Американський уряд запропонував ряд законів, призначених для захисту країни від кібер-нападів.

Законопроекти передбачають обов'язкове співробітництво компаній, що керують критично важливою інфраструктурою, з урядовими органами з метою забезпечення безпеки.

Такими об'єктами є електро- і атомні станції, комп'ютерні мережі банків і бірж, міські системи водо- і газо-постачання і ще ряд інших. Згідно з умовами законопроектів, Департамент національної безпеки США отримав право вимагати від цих компаній виконання спеціальних норм щодо забезпечення безпеки і боротьби з промисловим шпигунством.

Крім того, Департамент Національної безпеки створив критерії забезпечення безпеки для компаній фінансового та енергетичного сектору.

Коментуючи цю ініціативу, представники влади повідомили, що урядові і приватні IT-системи США відбивають близько мільйона нападів щодня.

Базові положення кібер-безпеки прописані у доктрині кібер-безпеки. У документі сказано про те, що вжиті заходи дозволять вибудувати надійне, безпечне і відкрите середовище в усьому світі.

У документі перераховані основні принципи кібер-безпеки. Серед них: вільна торгівля через інтернет зі збереженням конфіденційності користувачів і комерційних секретів, створення міжнародного кодексу взаємодії країн між собою.

При цьому Білий дім пропонує жодним чином не обмежувати доступ в інтернет. Влада США планує надати допомогу ряду країн, захищати свободу в інтернеті.

Вперше про впровадження глобальної системи кібер-безпеки стало відомо ще влітку минулого року.



## У Німеччині створили Національний центр захисту від кібер-атак

***Створений центр дозволить координувати дії з боротьби з кібер-тероризмом. В рамках центру будуть співробітничати федеральне відомство з охорони конституції, федеральна розвідувальна служба, представники приватного бізнесу та інтернет-провайдери.***

Керувати центром буде федеральне відомство безпеки інформаційної техніки.

Коментуючи створення центру, влада країни заявила, що в наш час суцільних атак на сайти офіційних органів і державних структур поява такого центру захисту від кібер-нападів є необхідністю. Небезпека кібер-нападів зростає з кожним днем, більш того, такі атаки наражають на небезпеку не тільки самі сайти, а й життя людей і нормальне функціонування життєво важливих об'єктів.

У наш час ніхто не може бути застрахованим від кібер-атаки. Вони можуть завдати гігантську шкоду, яка безпосередньо торкнеться значної частини населення країни.

Німецькі спецслужби повідомляють, що зараз не тільки збільшилася кількість атак, а ще вони змінилися якісно, стали більш цілеспрямованими.

Влада інших країн також працює над захистом від кібер-атак. Так, в США у законі про кібер-безпеку буде прописана реакція країни на атаки на важливі об'єкти інфраструктури. А в Німеччині DDos-атаки будуть визнані кримінальним злочином.

## Китай створює спеціальний кібер-підрозділ

***Китайський уряд оголосив про створення кібер-підрозділу, в який на момент формування увійде 30 чоловік. Створюючи цю структуру, командування армії Китаю підкреслило, що завданням військових стане забезпечення мережної безпеки. При цьому армійська влада підкреслила, що цей підрозділ не представляє загрози для інших держав.***

Нагадаємо, що вже не раз влада країн Заходу і США звинувачували Китай в здійсненні кібер-атак на різні структури та установи. Так атака китайських хакерів стала причиною затяжного конфлікту між урядом країни та компанією Google.

Тому звістка про появу кібер-армії викликала бурхливе обговорення в західній пресі, зокрема, підозри в тому, що наміри нового підрозділу аж ніяк не мирні. Тим часом, швидше за все, кібер-підрозділ посилить і без того потужну систему онлайн-цензури, присутню в країні.

Водночас командування Китайської Народно-визвольної армії заборонило військовослужбовцям використовувати соціальні мережі.

Заборона пов'язана з тим, що використання соціальних сервісів може нашкодити національній безпеці країни.

Командування армії суворо стежитиме за виконанням цього наказу. Зокрема, будуть припинятися всілякі спроби завести знайомства в соціальних мережах.

На думку командування, навіть просте використання таких сервісів може стати ключем для визначення місця знаходження розташувань армії Китаю.

А розміщення фото може підказати ворогам відомості про військові навчання.

Розуміючи популярність інтернету серед молодих китайців, командування готове до "нещадної боротьби".

## Альянс "надихнули" кібер-атаки на Естонію та Грузію

***Блок НАТО оголосив про намір створити робочу групу для виявлення та реагування на інтернет-атаки. Таке рішення було озвучено на конференції з комп'ютерної безпеки в Таллінні.***

Робоча група отримає назву Cyber Red Team. У її завдання увійде моделювання загроз і контроль готовності сайтів, а також здійснення DDoS-атак на конкретні ресурси. Військові експерти вважають, що блоку необхідний такий підрозділ.

Коментуючи створення підрозділу, учасники засідання заявили, що необхідність кібер-армії була продемонстрована ще під час атак на естонські ресурси в 2007 році і в 2008 році напередодні військових дій проти Грузії. НАТО потребує системи миттєвого реагування проти такого роду нападів.

Нагадаємо, що недавно китайська влада оголосила про створення кібер-армії, а США повідомили про те, що готові прирівняти кібер-атаку до реального нападу і діяти відповідним чином.

ХАКЕРСТВО

# Зламано сайт Сенату США

***Хакерське угруповання Lulz Security зламало внутрішню мережу Сенату США. На сайті хакерів з'явилося повідомлення про те, що сайти уряду не надто добре захищені. Крім того, хакери опублікували список файлів, викрадених з сервера Сенату. У експертів не викликає сумніву в тому, що зловмисники зламали ресурс Senate.gov, однак справжня цінність вкрадених файлів на даний момент невідома. Влада США планує провести розслідування з приводу злому.***

***Дещо раніше від хакерів з групи Lulz Security постраждав офіційний сайт Центрального розвідувального управління. Інформація про злом з'явилася в Twitter-акаунті Lulz Security.***



Однак на офіційному сайті хакерів відсутня будь-яка інформація про злом ресурсу. Експерти вважають, що, швидше за все, хакери могли порушити роботу сайту, але заволодіти важливими даними їм не вдалося.

Крім того, наголошується, що знайти на сайті ЦРУ які-небудь секретні дані буде дуже складно – це пов'язано з тим, що ресурс призначений для загального користування та інформація, що розміщується на ньому, не є секретною.

Тим не менш, сам факт атаки на державний ресурс є злочином за американськими законами.

Варто зазначити, що хакери з Lulz Security взяли на себе відповідальність за злом сайтів різних урядових структур і організацій. Не так давно було атаковано сайт бразильського уряду. Крім того, з ладу було виведено сайт підрозділу з боротьби з організованою злочинністю британської поліції (British police Serious Organised Crime Agency – SOCA). Представники поліції підтвердили факт атаки, проте подробиць її не розкрили, так само як і не повідомили про те, чи були вкрадені якісь дані.

ПРОТЕСТ

## Anonymous атакують офіційні турецькі та іспанські сайти

***Хакери з групи Anonymous атакували турецький урядовий сайт – ресурс Комісії з комунікацій. На цьому сайті була розміщена інформація про введення інтернет-цензури в Туреччині. Коментуючи атаку, хакери з Anonymous оголосили, що причиною цього є посилення в країні контролю над інтернетом. У країні періодично блокуються ресурси. З 22 серпня влада країни хоче ввести глобальну систему фільтрації, яка, крім всього іншого, передбачає контроль дій всіх користувачів Інтернету.***

Поки ця система є планом уряду, проте, на думку хакерів з Anonymous, вона є спробою посилення цензури в країні в цілому.

Операцію з атаки на турецькі сайти хакери з Anonymous назвали Operation Turkey.

Водночас атака на сайт Національної поліції Іспанії стала наслідком арештів учасників групи Anonymous.

Повідомлення про атаку було опубліковано в Twitter-акаунті хакерів, а також в офіційному блозі Anonymous. Атака була здійснена методом DDoS – надвеликим числом запитів, що вивело з ладу сайт.

Представники Anonymous заявили, що DDoS-атака – це мирна форма громадянського протесту. Хакери обурені арештами користувачів, бо заарештовані не були "ключовими" членами групи.

***Сторінку підготував Сергій Фурдик.***

СПАРТАКІАДА

## У Вінниці турніром з міні-футболу фінішувала Спартакіада Командування

***Відповідно до Положення про проведення Спартакіади, яка присвячена 20-ій річниці Незалежності України, учасники спортивних баталій визначали найсильніших, найвитриваліших, найвлучніших і найспритніших у восьми видах єдиноборств і командних змагань – волейбол (січень – березень), теніс (лютий), настільний теніс (лютий – березень), шахи (березень – квітень), багатоборство ВСК (квітень), стрільба з табельної зброї (травень), легка атлетика (травень – червень), міні-футбол (червень).***

Головний суддя міні-футбольної першості старший інспектор групи фізичної підготовки і спорту управління бойової підготовки Командування полковник запасу Олександр Сурін зазначив, що спільним рішенням організаційного комітету 12 команд-учасниць Спартакіади було об'єднано у 8 футбольних збірних.

– Це було зроблено з метою підвищення рівня майстерності і видовищності турніру, – зауважив Олександр Миколайович. – У підсумку, якщо в одній команді грали, приміром, два управління, окремо заявлені на Спартакіаді, то обидві вони записували до свого загального активу те місце, яке вибороли на футбольному майданчику.



На відміну від минулого року, коли жеребом учасників було розділено на дві групи, цьогоріч змагання усіх команд проходили за круговою системою. Таким чином, за підсумками першості з максимальним результатом (усі перемоги) звання чемпіона і Кубок виборола об'єднана команда управління бойової підготовки Командування Повітряних Сил, відділу оперативного (бойового) забезпечення військ, воєнно-наукового відділу штабу Командування і Центру оперативно-тактичних досліджень.

Друге місце здобули минулорічні чемпіони – об'єднана команда військовослужбовців фінансово-економічного управління виду, управління розвідки, командно-розвідувального центру. Третю сходинку п'єдесталу вибороли гравці управління особового складу і управління виховної роботи Командування.

За рішенням суддівської колегії кращим бомбардиром змагань було визнано гравця команди переможців – начальника науково-методичного відділу Центру оперативно-тактичних досліджень Повітряних Сил підполковника Володимира Шишкіна. У номінації "кращий гравець" безапеляційну прихильність суддів здобув також представник цьогорічних чемпіонів – капітан об'єднаної команди начальник воєнно-наукового відділу штабу Командування ПС ЗС України підполковник Володимир Коваль. Звання кращого голкіпера змагань заслужив воротар команди управління логістики Командування виду працівник ЗС України Олександр Тютюн.

Офіційне підведення підсумків і нагородження переможців у кожному окремому виді змагань та вручення головного призу – перехідного Кубка команді, яка стала першою у Спартакіаді, заплановано у переддень святкування Дня Повітряних Сил ЗС України, який відзначатиметься 6 серпня.

ПРОФІБОКС

## Хей передумав іти з боксу

***Британський супертяж Девід Хей заявив, що готовий відкласти завершення своєї кар'єри заради бойового реваншу з чемпіоном світу Володимиром Кличком.***



Раніше Хей казав, що збирається завершити свою кар'єру в день свого 31-річчя 13 жовтня, повідомляє championat.com.

"Я піду через три місяці. Наш бій відбувся, він приніс багато грошей. Якщо Володимир захоче заробити ще більше, б'ючись зі мною, то, сподіваюся, реванш буде. Якби вони запропонували зустрітися після 13 жовтня, то я розглянув би можливість відкласти завершення кар'єри. Я хочу знову кинути виклик Володимиру", – цитує Хея BoxingScene з посиланням на Sky.

ФУТБОЛ

## Старокостянтинівські авіатори – чемпіони міста з футболу

***У Старокостянтинові, що на Хмельниччині, на центральному стадіоні міста відбувся перший турнір, засновником та організатором якого виступив генеральний директор ТОВ "Ясен", депутат обласної ради Анатолій Димид. В турнірі взяли участь сім футбольних команд міста, які представляли Міністерство внутрішніх справ, комунальні, державні і приватні підприємства та Повітряні Сили Збройних Сил України.***

За підсумками напружених поєдинків звання чемпіона, грошову винагороду та "Кубок Ясена" завоювали авіатори 7-ї бригади тактичної авіації ПС ЗС України. Команда виступала у такому складі: капітани Володимир Ланець, Валерій Кальмуцький, Сергій Кутащук, старші лейтенанти Олександр Юхимович, Юрій Люблінський, Володимир Якубенко, прапорщики Вадим Пшеничний, Дмитро Котик, молодший сержант Олександр Ярмолюк, солдат Ігор Гапон.

Кращим бомбардиром турніру суддівською колегією визнано капітана команди чемпіонів Володимира Ланця.

– Цього року ми такий турнір у нашому місті проводимо вперше, – зауважив його засновник Анатолій Демид. – Та це лише початок. Він буде щорічним і, сподіваємось, майстерність його учасників зростатиме з року в рік. Спорт – це здоров'я, змістовне дозвілля, гарний настрій, а футбол – улюблена гра мільйонів. Мені надзвичайно приємно, що переможцями цьогорічних змагань і володарем Кубка стали саме військові льотчики. Вони довели, що окрім сили і потужності, яку демонструють у небі захищаючи український народ і повітряні кордони нашої Батьківщини, не менш майстерно володіють м'ячем на футбольному полі.

Командир бригади військовий льотчик першого класу полковник Сергій Близнюк привітав свою команду з перемогою та здобуттям Кубка. Подякував кожному гравцю за гідне представлення військових авіаторів у міському турнірі.




***Капітан Ірина Колонтай.***
***Фото надано редакцією газети "Наше місто" (м. Старокостянтинів).***

## До уваги любителів великого тенісу!

Командування Повітряних Сил Збройних Сил України за підтримки командувача виду генерал-лейтенанта Сергія Онищенка у період 01-04 вересня 2011 року проводить перший Міжнародний тенісний турнір Повітряних Сил на Кубок командувача, присвячений Дню незалежності України.

Участь у турнірі візьмуть чоловіки та жінки, які представляють Повітряні Сили Збройних Сил України та країн-сусідів і їх Військові представництва, що акредитовані в Україні, а саме: Республіка Білорусь, Російська Федерація, Республіка Польща, Республіка Туреччина, Словацька Республіка, Республіка Молдова, Румунія, Угорська Республіка.

Склад учасників від кожної країни – шість військовослужбовців і працівників, які мають чи мали відношення до Повітряних Сил та бажають брати участь у турнірі для визначення переможця та призерів у командному та особистому заліках, решта учасників від кожної країни, які не увійшли до своїх команд, беруть участь в турнірі та виборюють першість в особистому заліку.

Остаточний порядок (регламент) проведення турніру та розподіл учасників турніру по сітці для участі в змаганнях будуть прийняті та доведені на організаційній нараді – 31.08.11 (з урахуванням заявленої загальної кількості учасників турніру).

Прийом заявок на участь у турнірі для іноземних учасників завершено 30 червня. Наразі, до 15 липня, ще приймаються заявки від інших учасників.

За детальною інформацією про порядок реєстрації учасників та умов проведення турніру можна звертатись до:

– відділу міжнародного військового співробітництва Командування Повітряних Сил Збройних Сил України – Майданюк Петро Филимонович, головний координатор-керівник турніру, контактні телефони: (0432) 59-60-42, факс: 26-32-73, моб. тел.: (+380 67) 430-86-01, e-mail: vmvs-ps@ps.mil.gov.ua;

– групи фізичної підготовки і спорту управління бойової підготовки Командування Повітряних Сил Збройних Сил України – Сурін Олександр Миколайович, головний суддя турніру, контактні телефони: (0432) 26-81-06, моб. тел.: (+380 67) 215-18-45, (+380 050) 634-32-36.

Чекаємо на Вас!

***З повагою Адміністрація тенісного турніру.***

КОРОТКО

### Кривицька з "бронзою"

***В австралійському Сіднеї завершився етап Кубка світу з фехтування (шпага жіноча). На змаганнях у складі збірної команди України була представлена спортсменка команди майстрів з фехтування ЦСК Збройних Сил України старший солдат Олена Кривицька.***

У командному турнірі збірна України дійшла до півфіналу, перемігши кореянок (36:33) та італійок (45:44). У півфіналі українки програли команді Китаю (30:38), а в матчі за "бронзу" перемогли збірну Швеції з рахунком 45:41.

### Двічі "золотий" представник ЦСК

***У столиці Республіки Сербія місті Белграді добіг кінця чемпіонат Європи зі стрибків у воду серед юніорів.***

На змаганнях у складі збірної України був представлений спортсмен команди майстрів з плавання Центрального спортивного клубу Збройних Сил України – працівник ЗС України Олександр Бондар.

За словами старшого тренера команди майстрів з плавання ЦСК ЗС України капітана Павла Ламанова, Олександр гідно презентував Україну та її Збройні Сили на міжнародній арені, у підсумку здобувши одразу 2 золоті медалі чемпіонату Європи.

Олександр став кращим в індивідуальних стрибках з 10-метрової вишки, набравши 620.75 балів. Ще одну золоту медаль наш армієць виборов у синхронних стрибках з 3-метрового трампліна з результатом 305.55 балів.

***Сторінку підготував Андрій Агєєв.***

ЗАСНОВНИК:
МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ
Свідоцтво про державну реєстрацію видання: КВ 17301-6071ПР від 17.12.2010 р.
Передплатний індекс 22242.
Газета видається з 27.08.1999 р.
ВІДДРУКОВАНО У ТОВ "Прес Корпорейшн Лімітед".
м.Вінниця, вул. Чехова, 12 А, тел. (0432) 55-63-97

Рукописи не рецензуються і не повертаються. Редакція може публікувати матеріали в порядку обговорення, не поділяючи точки зору авторів. Автор несе персональну відповідальність за достовірність фактів.
Листування з авторами ведеться лише на сторінках газети. При передруку посилання на "Крила України" обов'язкове.
Інформаційна підтримка: "Військо України", "Авиация и время".

КОНТАКТИ:
21007 м. Вінниця, вул. Червоноармійська, 105
тел: 8-067-587-02-96, 8-0432-59-62-26,
факс: 8-0432-59-60-48
Електронна адреса:
krula_ukr@ps.mil.gov.ua
krula_ukr@ukr.net

Верстка та дизайн: С. Клименко, Н. Ярмілко.
Літературний редактор: О. Уретій.
Черговий по номеру: С. Фурдик.
Перший редактор Сергій Свенцицький.
Наклад – 1050 прим. Зам. № 112224
ГОЛОВНИЙ РЕДАКТОР М. ПОПЛАВСЬКИЙ









Ода
Легка домашня туфля
Французьк. письменник
Познач. міри земельної площі
Ритмічний рух у танці
Штат у США
Русалка
Марка автомобіля
Відлюдок
Дрібна французька монета
Жіноче ім'я
Спецслужба Ф.Дзержинського
Торгівець
Французький вертоліт
Конверт із листом
Японська мафія
Голлівудський актор
Чоловіче ім'я
Марка літака
Південний плід
Безправний хлібороб у Спарті
Російський репер
Перший радянськ. автобус
Визнання автентичності твору
Продукція низької якості
Розмінна монета Лаосу
Букводрукувальний телеграфний апарат
Мусульманський аристократ в Індії
Атласиста тканина
ЗРК
Ручна граната
Український художник
Найкращий зразок чого-небудь
Провідник суден
Ссавець роду антилоп
Єгипетський бог сонця
Артилерист
Ріка у В'єтнамі
Марка літака
Ріка у Казахстані
Зазор між частинами пристрою
Чоловіче ім'я
Красуня (розм.)
Партія гри у теніс
Робоча шлюпка
Івано-Франківськ
Лікарня для хворих на проказу
Оргія
Бойова отруйна речовина
Російський вертоліт
Місто в Киргизії
Нота
Виконавець вироків
Орган розмноження грибів
Позитивно заряджений електрон
Шведський літак
Бронетранспортер
Вітчизняна спецслужба

## СУДОКУ

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 | 1 | 3 | | | | |
| | 3 | 6 | 4 | | | 2 | 1 | |
| 1 | | | | | 2 | | 3 | |
| | | | 2 | | 5 | | | |
| 9 | 5 | | | 7 | | | 4 | 2 |
| | | | 9 | | 1 | | | |
| | 6 | | 8 | | | | | 7 |
| | 1 | 5 | | | 6 | 3 | 2 | |
| | | | | 1 | 4 | 9 | | |

## ВІДПОВІДІ НА СКАНВОРД В № 9



АВТОДРОМ

# Toyota розсекретила європейський "Яріс"

***Компанія Toyota поширила офіційні фотографії європейської версії хетчбека Yaris наступного покоління. Детальна інформація про цей автомобіль поки не повідомляється.***



Лише відомо, що ціни на машину будуть оголошені 12 липня поточного року, а наступного на ринок вийде її гібридна модифікація.

Новий "Яріс" побудований за мотивами аналогічного концепт-кара, що був уперше показаний у березні нинішнього року на мотор-шоу в Женеві. За інформацією видання AutoWeek, серійна машина пропонуватиметься з тими ж моторами, що і попередник: із двома бензиновими двигунами об'ємом 1,0 і 1,33 літра, що розвивають 69 і 99 кінських сил відповідно, а також з 90-сильним 1,4-літровим дизелем. За іншими даними, у гамі двигунів можливі поява і 108-сильного 1,5-літрового агрегата.

Гібридна версія Toyota Yaris, як очікується, отримає силову установку, що поєднає у собі 98-сильний чотирициліндровий бензиновий двигун об'ємом 1,8 літра, 80-сильний електромотор і комплект акумуляторів. Як раніше заявляли в японській компанії, у такої машини будуть найкращі в класі показники паливної економічності і рівня викидів $CO_2$.

Новий хетчбек Toyota Yaris для ринку Японії був представлений у грудні минулого року. Машина одержала повністю нове оформлення екстер'єру і збільшену на 50 міліметрів колісну базу. Також автомобіль став за попередника і тепер важить усього тисячу кілограмів.

***Підготував Сергій Клименко. "Крила України".***

ТРАДИЦІЇ

# Івана Купала

***Івана Купала – день літнього сонцевороту, що тепер збігається з християнським святом Різдва Святого Предтечі і Хрестителя Господнього Івана, – 7 липня (24 червня за ст. ст.). Купало згадується ще у старих писемних джерелах і характеризується як поганський бог земних плодів, якому приносили в жертву хліб.***

*Головними атрибутами свята є Купало і Марена, що в різних місцевостях України створювалися по-різному. Так, на Поділлі й Волині дівчата робили "Купало" із заквітчаної гілки верби, яку прикрашали вінками, а потім ходили навколо такого "Купала" і співали. На Полтавщині дівчата, співаючи, ходили навколо "Марени" – гілки вишні. А в деяких селах, там же на Полтавщині, молодь на свято робила опудало з соломи й називала його "Мара". Наприкінці дійства з Купала обривали вінки й квіти, а саму гілку кидали у воду. Мару ж несли до річки й топили.*

*Подібні звичаї існували і в багатьох інших індоєвропейських народів. Так, чехи роблять із соломи опудало на людську подобу, піднімають його на палиці, виносять за село, там топлять у воді або розривають на шматки і розкидають навколо. Німецькі парубки у Баварії роблять "Pfingstl" – це теж солом'яне опудало людської подоби, яке топиться в криниці.*

*Щодо купальських вогнів, то в свій час горіли вони по всій Європі. У великих європейських містах та в столицях вогнища розкладалися перед ратушами.*

*Найміцніше і найдовше зберігся цей звичай у слов'янських народів. Так, білоруси в ніч на Івана Купала вбивають у землю великий кіл, обкладають його соломою та кострицею і запалюють. В Сербії напередодні Іванового дня пастухи запалюють смолоскипи і обходять з ними овечі загороди, а потім складають ті смолоскипи десь на найближчому горбі й залишають їх догоряти в одній спільній купі. Болгарська легенда розповідає про те, як у день Івана Купала сонце танцює, крутиться і розмахує шаблями.*

*Звичай святкування свята Івана Купала зберігся і до наших часів. Й досі дотримуються певних обрядових дій та вірять у чудодійну силу "іванівської" ночі. В день купальського свята хлопці вирубують гілку верби – "Купало", ставлять її у заздалегідь визначеному місці й прикрашають вишнями, різного роду солодощами, квітами, кольоровими стрічками тощо. Дівчата ж у цей день збирають зілля на вінок. Коли вже починає вечоріти, біля Купала збирається вся молодь. Потім, узявшись за руки, водять хороводи, співають, веселяться. Переспівавши пісень, усі гуртом ламають дерево. Кожен намагається взяти собі віть Купала, щоб кинути на огірки. Кажуть: "Огірки будуть на славу!" Після цього дійства хлопці розпалюють вогнище, а дівчата пускають на воду свої вінки із запаленою свічкою. Якщо віночок попливе за течією і щезне вдалині — заміжжя буде щасливим, але не цього року, бо суджений далеко і ще не час. Якщо приб'ється до берега – суджений буде з місцевих. Якщо вінок крутило у вирі і він тонув, то це віщувало смерть. Деякі парубки, які ховалися коло річки нижче за течією, виловлювали вінки і поверталися з ними до коханих дівчат, натякаючи, що вони "їхня доля". Коли ж вогнище добре розгорілося, через нього починали стрибати спочатку найсміливіші парубки, потім дівчата, а згодом і пари, тримаючись за руки. У народі вірять, що вогонь очистить від будь-якої нечисті й зміцнить дух людини. А завзяті сміливці прямують до лісу, сподіваючись знайти цвіт папороті. Адже за повір'ям, той, хто знайде цю квітку, осягне всю мудрість світу й буде щасливим.*

*А у містах на Івана Купала влаштовують дискотеки, концерти, різного роду забави. Про свято ніхто не забуває, воно й досі актуальне.*

***Підготувала Олена Кизлюк. Спеціально для "Крила України".***